

NUMMER 1

'40 ~ '45 TOEN & NU



**Nummer 1:
NORMANDIË 1973**

**PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-**

'40~'45 TOEN & NU

Nummer 1

Uitgegeven door Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford, London E 15 3 J. Telefoon: 01-534 8833.

Voor Nederland: Uitgeverij van de Erven J. J. Tijn B.V., Blaloweg 20, Zwolle. Telefoon 05200-10801.

© Copyright 1975

Inhoud Nummer 1

NORMANDIË 1944-1973

De luchtlandingen	2
De 3e Britse Divisie	11
De landingsstrip van Le Fresne	
Camilly	16
Consolidatie van het bruggehoofd	18
Graye sur Mer	34
St. Mère Eglise	35
Pointe du Hoe	38

WRAKKENBERGING

Op zoek naar wrakken in de bergen van Wales	41
---	----

ENGELAND

De Britse regering in oorlogstijd	42
-----------------------------------	----

HIER GEBEURDE HET

Oradour sur Glane	45
-------------------	----

GROTE NAMEN

Kolonel James Stewart	46
-----------------------	----

VERZAMELINGEN

De Joe Lindhorst verzameling	48
------------------------------	----

OORLOGSFILMS

De slag om Engeland	50
---------------------	----

Foto omslag: een 'old-timer' Willy's jeep uit 1943, gerestaureerd als de jeep van Generaal Patton, commandant van het 3e Amerikaanse Leger in 1944. Compleet met sirene en draadsnijder. Deze jeep werd in 1973 gefotografeerd op het Omahastrand bij de Amerikaanse begraafplaats.

Rechts: het Queen Whitestrand in de Sword landingszone, gefotografeerd in 1973.

Uiterst rechts: hetzelfde strand op 6 juni 1944 – de 1e South Sussex Brigade is geland met op de achtergrond de tanks van de 13e en 18e Pantserbrigade (IWM).

Middenpagina's: Churchill-tanks op oefening in 1942 in Zuid-Engeland. (IWM).

De uitgever is dank verschuldigd aan de auteurs en de uitgevers voor de toestemming tot het opnemen van fragmenten uit de volgende boeken:

Dawn of D-Day door David Howath, Collins. (Troarn Bridge, Pegasus Bridge, Utah Beach).

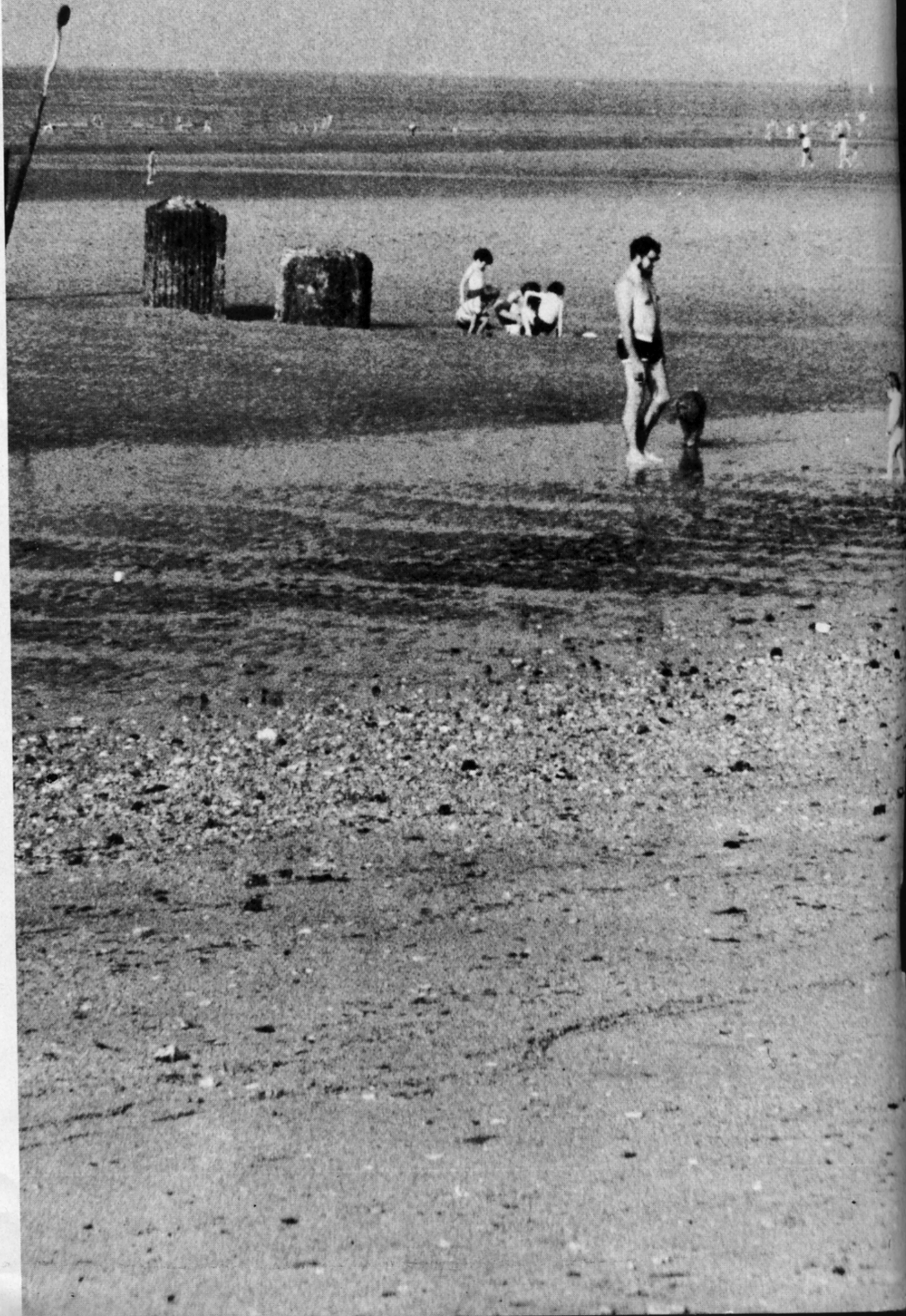
The Longest Day door Cornelius Ryan, Victor Gollancz. (Pointe du Hoe, St. Mère Eglise).

The Red Beret door Hilary St. George Saunders, Curtis Brown Ltd. (Merville Battery).

Verschijnt 1 x per kwartaal

Verkoopprijs Nederland: f 4,95
België: B.Frs. 80

1973



NORMANDIË 1944



Op 6 juni 1944 vond de grootste gecombineerde militaire operatie uit de geschiedenis plaats. Meer dan 2.000.000 mensen, 5.000 schepen en 13.000 vliegtuigen waren erbij betrokken. Door het slagen van deze operatie zijn wij in staat om er nu over te schrijven en kunnen wij de offers van zovelen gedenken.

Voor een bezoeker van Normandië is het landschap in 1973 erg gevarieerd. In sommige streken is nog nauwelijks iets terug te vinden van de verwoestingen in 1944 en is het aanzicht van sommige plaatsen aan de kust en in het binnenland door de nieuwe bebouwing totaal veranderd.

Aan de kust zijn de Engelse en de Canadese stranden, Sword, Juno en Gold het meest veranderd en zijn er veel vakantiehuisjes en villa's gebouwd op het Queenstrand, het belangrijkste aanvalsstrand van de 3e Britse Divisie.

De Amerikaanse stranden Omaha en Utah zijn daarentegen nauwelijks veranderd. Veel situaties zien er nog praktisch net zo uit als in 1944, zoals onze foto's laten zien.

We hebben getracht een overzicht te geven van

zowel de luchtlandingen als van de landingen vanuit zee, van de Engelse als van Amerikaanse kant en van het totale landingsgebied.

Zo nauwkeurig mogelijk volgen we de acties van de rivier de Orne tot aan het schiereiland van Cherbourg – van de Britse sector tot aan de Amerikaanse sector.

Hier moet ook iets gezegd worden over de Duitse verdediging. In 1944 werd aangenomen dat de kust verdedigd werd door de 716e Infanteriedivisie waarvan de sterkte werd geschat op 13.000 man, met 20 anti-tankkanonnen, 60 andere kanonnen en een kleine eenheid tanks. De effectieve kracht werd getaxeerd op 40% in een verdedigende en 15% in een aanvallende rol, dit in vergelijking met een volledig getrainde divisie. Ook werd aangenomen dat de 21e Pantserdivi-

sie, de 352e Infanteriedivisie en de 12e SS-divisie (Hitlerjeugd) in de buurt lagen.

Alle kustplaatsen en dorpjes waren veranderd in verdedigingswerken, er was artillerie in vaste stellingen, wegen waren geblokkeerd, er waren anti-tank-grachten gegraven en prikkeldraadversperringen en mijnevelden aangelegd.

De stranden waren versperd met verschillende soorten obstakels: palen en stangen, (de overblijfselen zijn bij eb op sommige stranden nog te zien), stalen 'egels', U-balken en betonblokken. Al deze obstakels waren 'beveiligd' met schotelmijnen en waterdichte granaten die ontploften bij aanraking.

Verder waren grote gedeelten van de streek aan de oost- en de westkant van het Geallieerde aanvalsgebied onder water gezet.



Boven: De originele operatie-kaart waarvoor generaal Dwight D. Eisenhower, opperbevelhebber van de 'Overlord' operatie samen met zijn collega's beraadslaagde over het uitstel van D-Day van maandag 5 juni naar dinsdag 6 juni 1944.

Rechts: Southwick House, nu HMS Dryad in Portsmouth, het hoofdkwartier van waaruit de 'Overlord' operatie geleid werd, gefotografeerd in 1973. (G. Sergeant, Nautic).



NORMANDIË 1973 De luchtlandingen

De 6e Luchtlandingsdivisie

De directe taak van de 6e Luchtlandingsdivisie was het vrijmaken en het markeren van de landingsgebieden voor de later komende zweefvliegtuigen. Uiteindelijk slaagde 60 procent van de vliegtuigen erin op de juiste plaats te landen. Daarna was de opdracht van de divisie om: — (a) De bruggen over de rivier de Orne en het Caenkanaal te veroveren. (b) De Merville batterij uit te schakelen. (c) De bruggen over de rivier de Dives bij Troarn, Bures, Robehomme en Varaville op te blazen. Al deze opdrachten werden uitgevoerd ondanks het feit dat de troepen zeer ver uit elkaar landden.

De bruggen over de rivier de Orne

De aanval op de Pegasusbrug — zoals die

beschreven wordt in het boek van Majoor John Howard 'Dawn of D-Day'.

De vlucht over het Kanaal zou volgens schema één uur en vierentwintig minuten duren. Naast Howard zat zijn piloot, staf-sergeant Wallwork van het Zweefvliegtuigregiment, aan de stuurknuppel. Om 12.16 draaide Wallwork zich half om in zijn stoel terwijl hij schreeuwde: 'We gaan los'. Howard maande tot stilte, het gepraat en gezang verstomde toen zijn opdracht werd doorgegeven door de twee rijen mannen die tegenover elkaar aan elke kant van het zweefvliegtuig zaten. Het zweefvliegtuig verloor snelheid: de sleepkabel was losgegooid: naarmate de snelheid minder werd zakte ook de bulderende wind die door de dunne romp van de kist gierde, terug tot een gesuis dat bijna op stilte leek; en in die stilte groeide ook de angst weer die door de uitbundige luidruchtigheid van de mannen tot nu toe was verdreven. De neus zakte

omlaag en het vliegtuig schokte, baande zich schuddend een weg door het wolkendek. Brotheridge maakte zijn veiligheidsgordel los en stond op. Howard en de pelotonssergeant hielden hem vast terwijl hij de buitendeur opende. Koude lucht stroomde binnen. Het zweefvliegtuig kwam weer horizontaal en draaide naar rechts. Terwijl Howard door de open deur naar buiten keek zag hij een flonkerend lint beneden zich: Het Caenkanaal. 'Houd je vast', zei Wallwork; het gehele peloton haakte de armen in elkaar, tilde de voeten op en wachtte op wat er ging komen. De landing was verpletterend. Het zweefvliegtuig boorde zich met een snelheid van negentig mijl per uur in de grond en danste over het veldje met een donderend lawaai van krakend en versplinterend hout. Het oorverdovende lawaai duurde enige seconden en toen was alles ineens een kort moment helemaal stil en rustig. Maar zelfs in die verbazingwekkende stilte bleven het getrainde mannen. Howard merkte dat hij zijn gordel had losgemaakt en overeind stond. De deur was helemaal versplinterd. Recht voor hem was echter een groot gat in de romp van het vliegtuig; met zijn hoofd naar voren liet hij zich op Franse bodem vallen, krabbelde overeind,



voelde of hij niets gebroken had en keek toen om zich heen: en daar zag hij tegen de nachtelijke hemel, precies op de juiste plaats waar hij verondersteld werd te staan, de stalen contouren van de brug over het kanaal. Luitenant Brotheridge, de pelotonscommandant, kwam om de staart van het toestel heen rennen: hij was door een gat aan de andere kant van het toestel gekropen. 'Alles in orde?' vroeg hij. 'Ja', antwoordde Howard. 'Vooruit'. Brotheridge verzamelde zijn peloton door hun verzamelnaam, 'Able, Able', te roepen. Toen begon de actie die zij in Engeland bij allerlei

bruggen hadden geoefend. Er werd een fosfor-rookgranaat naar de bunker bij de brug gegooid. Een machinegeweer opende het vuur op hen, maar één man rende onder dekking van de rook met een handgranaat naar de bunker en gooide die door de schietsleuf. Onder de aanmoedigingskreten 'Able, Able' rende het peloton door de prikkeldraadversperringen die door het zweefvliegtuig vernield waren naar de weg en joeg tegen het machinegeweevuur van een tweede mitrailleur op de andere oever in, de brug over. Howard begaf zich op de weg naar de plaats die zijn

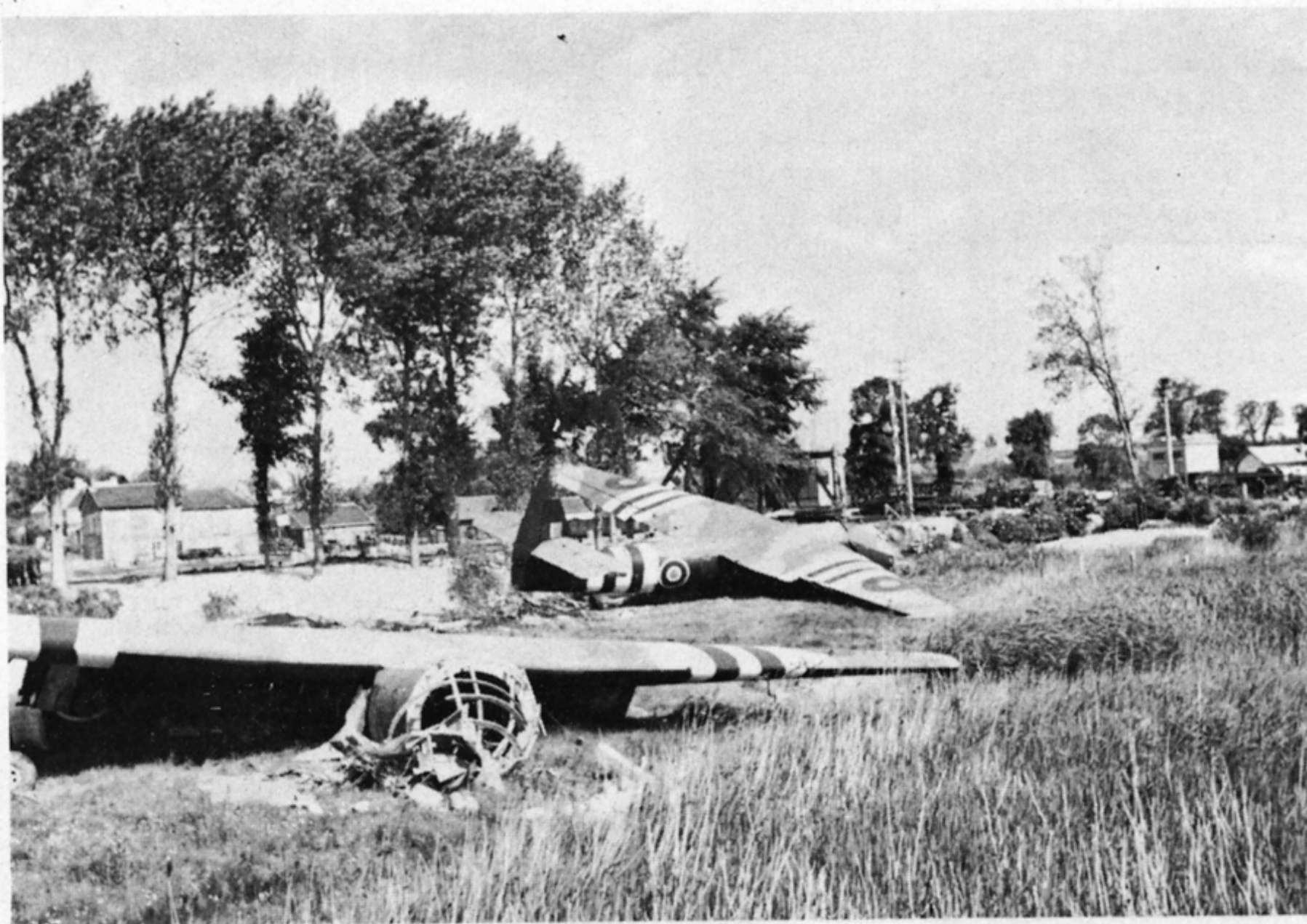


Linksboven: Gordon Hooglanders bezig aan hun opmars op 9 juni 1944 langs het restaurant van M. Gondree, nu herdoopt in 'Pegasus Café'. (IWM)

Boven: Het Shell uithangbord is verdwenen, de bevestigingssteunen zijn echter blijven zitten; de regenpijp is intussen gerepareerd, juni 1973.

commandopost zou worden, gevolgd door zijn radio-man, korporaal Tappenden, en terwijl hij rende hoorde hij achter zich weer de bekende geluiden van een landend zweefvliegtuig en nog een: de twee andere 'kisten' waren ook aangekomen. Spoedig hoorde hij boven het lawaai van het gevecht uit zijn tweede en derde peloton aankomen doordat zij hun verzamelkreten 'Baker' en 'Charlie' schreeuwden, niet alleen om zichzelf te identificeren maar ook omdat mannen altijd schreeuwen wanneer zij tot de aanval overgaan. De wachtpost op de brug was een jonge Duitser, Helmut Romer genaamd, en toen hij de eerste 'glider' zag landen dacht hij dat dat een bommenwerper was omdat er zware luchtaanvallen in Caen en langs de kust plaatsvonden en hij naar de lichtflitsen van het luchtafweergeschut had zitten kijken. Niemand had hem meer verteld dan dat er een luchtaanval verwacht kon worden. En toen er dus plotseling mannen met zwart gemaakte gezichten op hem afrenden schrok hij hevig. Hij dook zijn schuttersput in: dat was ook het enige dat hij kon doen. Er was geen tijd meer om de wacht te alarmeren en nog minder tijd om zijn hele peloton uit hun kwartier te halen. Iemand van de dienstdoende wacht vuurde een machinegeweer af en schoot de eerste mannen die de brug over kwamen stormen, neer. De groep die hen volgde bestormde echter de loopgraven en de verdediging sloeg op de vlucht. Binnen drie minuten na de landing was de aanval geslaagd. Genisten zochten de ontstekingen van de explosieven onder de brug op en maakten die onklaar. De ladingen bleken nog niet te zijn aangebracht: die werden later in een bunker bij de brug gevonden. Toen de brug in hun handen was, begonnen de infanteristen de huizen bij de brug te zuiveren. Een man van het peloton kwam terug de brug over om Howard te vertellen dat de aanval geslaagd was. Naast Howard stond korporaal Tappenden, die verbinding probeerde te krijgen met de andere helft van hun compagnie die nu bij de Orne geland zouden moeten zijn, maar hij kreeg geen radiocontact. Toen keek Tappenden op van zijn radio en

Links: De landingsstrips voor de zweefvliegtuigen tussen Ranville en Amfreville gefotografeerd op 22 juni 1944. Ranville ligt uiterst rechts op de foto. Iets meer naar het oosten lag het Kasteel van Ranville dat de 5e Parachutistenbrigade eerst als hoofdkwartier gebruikte.



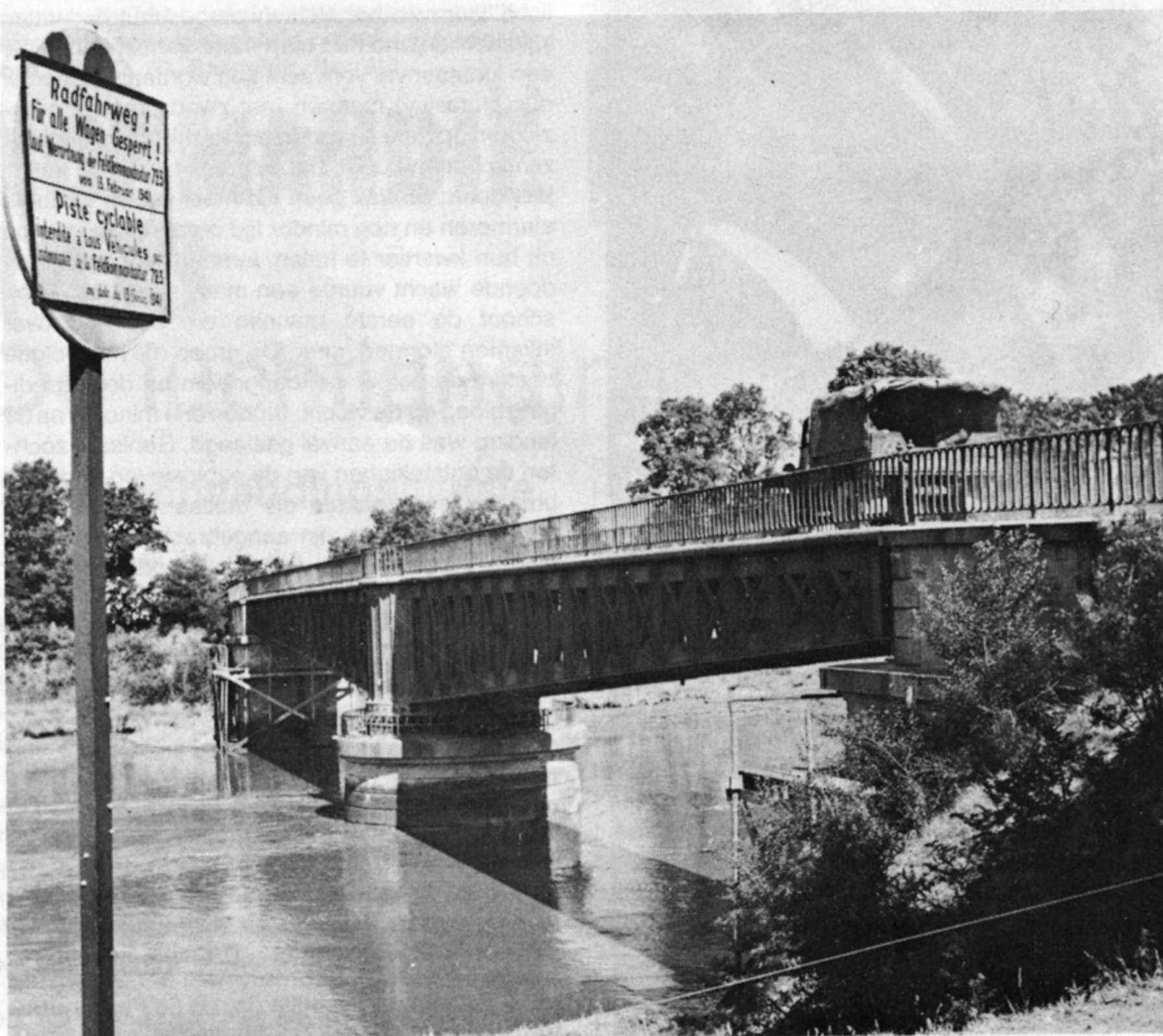
Links: Zweefvliegtuigen betrokken bij de commando-actie om de bruggen over het Kanaal van Caen gefotografeerd op 8 juni 1944. De bovenbouw van de brug gaat net verscholen achter de bomen; het café van M. Gondree, waar de gewonden verzorgd werden, is tussen de bomen door te zien op de andere oever. (IWM).

Boven: Juni 1973 – de bomen zijn verdwenen, de plaats van de zweefvliegtuigen is door een paar vissers ingenomen.



Links: Een foto van een transport dat op 9 juni de brug over het kanaal van Caen met de codenaam EUSTON I passeert. Let op de zweefvliegtuigen op de andere oever (IWM).

Boven: De jeep van de uitgever voor het Pegasus Café, juni 1973.



Links: De brug over de Orne. Een Duits bord is over een Frans bord aangebracht aan een weggetje langs de rivier. De rivier en het Kanaal van Caen liggen hier slechts een paar honderd meter uit elkaar.

Boven: Juni 1973 – De originele brug met de codenaam EUSTON II is vervangen door een moderne brug met vier rijstroken.

schreeuwde: 'Ik heb ze majoor, ze hebben de andere brug.'

De aanval op de Ornebrug was een groot succes geweest. De landing was weliswaar niet zo exact geweest als de landing bij het kanaal. Een 'glider' was vlak bij de brug geland, de tweede was echter meer dan 500 meter verder neergekomen. De derde was door het sleepvliegtuig op de verkeerde plaats losgelaten en was in de moerasgebieden bij de rivier de Dives geland. Zelfs de als eerste

gelande 'glider' kwam meer dan twee minuten later neer dan de eerste 'glider' bij het kanaal en het eerste peloton onder commando van luitenant Fox kwam net op tijd bij de brug om de Duitse verdedigers voor hun leven te zien rennen. Een van Fox's mannen sprong in een verlaten machinegeweerneest, draaide de mitrailleur om en begon op de terugtrekkende Duitsers te schieten; dat waren de enige schoten die werden afgevuurd.

De aanval op de Pegasusbrug is waarschijnlijk een van de meest bekende acties op D-Day. De brug ziet er nu nog net zo uit als toen de 'gliders' op de ochtend van D-Day om 12.20 uur landden. Drie van de 'gliders' landden op de oever naast het anti-tankkanon in de betonnen geschutsopstelling. In het najaar van 1946 lagen zij er nog steeds. De rivieroever is iets veranderd en sommige bomen zijn verdwenen. Het café van M. Grondree, waar de doden en gewonden werden verzameld, bestaat nog steeds, met aan de muur een certificaat, waarop trots vermeld staat dat zij waarschijnlijk de eerste Franse burgers waren die door het Britse leger bevrijd werden.

De brug over de rivier de Orne, een paar honderd meter verderop, is vier jaar geleden door een andere brug vervangen. De sporen langs de rivier en het kanaal van de route naar de andere Baileybruggen, die later werden geslagen, zijn nog steeds te zien en een van die routes vormt nu de hoofdweg naar Ouistreham. Er werden in totaal 8 Baileybruggen geslagen – Tay 1 en 2, London 1 en 2, York 1 en 2 en Tower 1 en 2. Deze bruggen lagen over het kanaal en de rivier de Orne tussen Caen en Ouistreham. Na de oorlog werden ze allemaal afgebroken en alleen op sommige plaatsen kan men de oprit naar de brug op de oevers nog zien.

De brug bij Troarn

Om de linkerflank van het bruggehoofd te beschermen moesten er 5 bruggen over de rivier de Dives opgeblazen worden door afdelingen van de 3e Parachutistenbrigade, samen met genisten. De belangrijkste en tevens de verst afgelegen brug was die waar de hoofdweg van Caen naar Rouen en Le Havre de rivier kruist, vlak bij het dorpje Troarn. Het was de bedoeling dat een groep genisten onder bevel van majoor J. C. A. Roseveare onder dekking van infanteristen de brug zouden bestormen, gebruik makend van de verwarring onder de Duitse verdedigers. Zij zouden hun explosieven meevoeren in jeeps met aanhangers die ook met 'gliders' zouden worden aangevoerd. Dit plan ging echter niet door.

De troepen werden op tijd gedropt, om 01.50 uur; toen Roseveare echter geland was kon hij geen enkel herkenningspunt ontdekken. Toen hij daar zo in de duisternis in een akker stond leek het wel of er vanuit alle richtingen parachutisten van allerlei onderdelen van de divisie gedropt werden. Sommige 'gliders' landden vlakbij hem, de 'gliders' met zijn jeeps waren daar echter niet bij. In zuidwestelijke richting hoorde hij op ongeveer anderhalve kilometer afstand geweervuur en hij vermoedde terecht dat de laatste mensen uit zijn vliegtuigen al gevechtscontact met de Duitsers hadden.

Hij verzamelde zoveel mannen als hij kon en zocht zoveel mogelijk materiaal bij elkaar. Tenslotte had hij zes officieren en ongeveer veertig andere manschappen verzameld; van de infanteristen die hem zouden moeten dekken vond hij echter maar twintig man en helemaal geen officieren. Hij had genoeg explosieven om onder zijn mannen te verdelen; er was echter niets om deze explosieven in te vervoeren, met uitzondering van een paar karretjes die met de hand moesten worden getrokken.

Deze tamelijk chaotische maar vastbesloten groep begon om ongeveer half drie, onder mortieren machinegeweeervuur, de karretjes via een kronkelende Normandische landweg een steile heuvel op te trekken. Veel mannen hinkten omdat ze hun enkels hadden verstuikt bij het neerkomen. Spoedig kwamen ze bij een kruising met een wegwijzer die bevestigde wat sommigen al vermoed hadden: ze waren drie kilometer te ver naar het noorden gedropt en de brug bij Troarn lag 12 kilometer verderop. Er was weinig hoop dat zij de karretjes voor het ochtendgloren zo ver zouden kunnen trekken en het was uiteraard helemaal een hopeloze zaak om bij klaarlichte dag door het dorp te trekken.

Deze weinig goeds belovende situatie veranderde echter door het geluid van een uit de duisternis opduikende jeep met trailer. Het was niet een van hun eigen jeeps, maar een jeep van de Geneeskundige Dienst, vol met medicamenten en verbandmiddelen; zelfs wanneer de mannen in de jeep zouden hebben willen protesteren dan nog zouden zij waarschijnlijk weinig kans hebben gehad.

Zij gaven hun jeep over en de genisten zetten de medische artikelen in een houtloods en laadden de trailer vol met hun explosieven (Foto 1). Het was inmiddels vier uur geworden en er moesten nog acht kilometer naar Troarn worden afgelegd. Over een uur zou het licht worden. Er viel niet aan te denken om deze afstand te voet af te leggen. Roseveare stuurde het grootste gedeelte van zijn groep onder leiding van kapitein Juckes weg voor één doorsteek naar de bruggen bij Bures. Zelf ging hij achter het stuur van de jeep zitten en samen met een officier en zeven soldaten vertrok hij. De jeep en de trailer moesten meer dan 1300 kg dragen. Ze reden nu door een gebied waar nog geen Engelse troepen geland waren. Hun eerste gevechtscontact was bij een overweg. De bomen waren geopend, er lag echter een prikkeldraadversperring over de weg. Roseveare had die niet gezien en reed er pardoos in. (Foto 2). Een Duitse schildwacht loste één enkel schot en nam vervolgens de benen. De jeep zat zo verstrikt in het prikkeldraad dat het twintig minuten kostte om weer los te komen. Een spannende twintig minu-

Links: LONDON II, een 40-tons Bailey pontonbrug, 300 meter ten zuiden van de Ornebrug in 1944. (IWM). De bouw ervan vergde 50 uur.

Onder: De plaats van de YORK II, in 25 uur aangelegd over de rivier de Orne tussen de grote brug en de zee. De sporen van de oprij-route zijn op de voorgrond nog te zien, juni 1973.





1. De houtloods.



2. Plaats van de overweg.



3. Hier werd de Duitser neergeschoten.



4. De weg door Troarn.



5. De tegenwoordige brug bij Troarn.



6. Het landweggetje.

ten, want het was duidelijk dat de Duitser verdwenen was om de wacht te waarschuwen. Eenmaal bevrijd bereikten ze de hoofdweg aan de rand van het dorp en Roseveare zond twee verkenneren vooruit. Toen de verkenneren de kruising bereikten, reed er juist een Duitser op een fiets voorbij. (Foto 3). Zij sleurden de ongelukkige man van zijn fiets en omdat hij begon te schreeuwen legden zij hem het zwijgen op; dom genoeg deden zij dat echter met een stengun zodat de hele stad wakker schrok.

Het was zinloos om nu verder nog stil te zijn; Roseveare gaf gas en ze reden het dorp met volle snelheid binnen, de zwaar beladen jeep reed echter niet harder dan 50 kilometer per uur en het leek dan ook wel alsof ze kropen. Spoedig werden ze vanuit de huizen onder vuur genomen. Om onduidelijke redenen was genist Moon achtergebleven: de resterende zeven passagiers vuurden uit alle macht terug met stenguns en een brengun. In een bocht van de weg zagen zij de anderhalve kilometer lange kaarsrechte weg door het dorp, heuvelafwaarts in de richting van de brug voor zich liggen (Foto 4). Daar was het vuur het hevigst: vanuit elke deuropening leek een Duitser op hen te vuren. Een spoor van lichtkogels werd van beneden af in hun richting afgevuurd. Roseveare reed door, zijn voet op het gaspedaal. De zwaar beladen jeep kwam echter slechts langzaam vooruit. Zijn passagiers vuurden in alle richtingen. Het was de heuvel die hen redde. Heuvelafwaarts werd hun snelheid steeds hoger, de jeep met de trailer slingerde van links naar rechts over de weg, verliet het dorp in de richting van de rivier, achtervolgd door de projectielen van een zware mitrailleur. Ze kwamen bij de brug en merkten dat die niet bewaakt werd (Foto 5). Genist Peachey, die als staartschutter met de bren had gefunctioneerd, was verdwenen; niemand kon vertellen of hij gewond was geraakt of dat hij zijn evenwicht had verloren en van de trailer was gevallen. Ze brachten 39 springladingen aan en vijf minuten later was het karwei geklaard en was het midden-gedeelte van de brug in de rivier gestort, een gat van bijna 6 meter achterlatend. Ze reden de jeep een landweggetje (Foto 6) in zover als zij konden rijden en reden hem in een sloot (Foto 7). Op dat moment kwam de zon op; wadend door moerasen en zwemmend over kreken bereikten zij in de namiddag weer het landingsgebied van de luchtlandingstroepen.

Diezelfde morgen bereikte een andere groep onder leiding van sergeant Shrubhole na zware gevechten en onder gevangenneming van vijf Duitsers de brug, vernielde de andere boog, een gat achterlatend van 12 meter terwijl ze ook nog



7. Plaats waar de jeep in de sloot werd gereden.

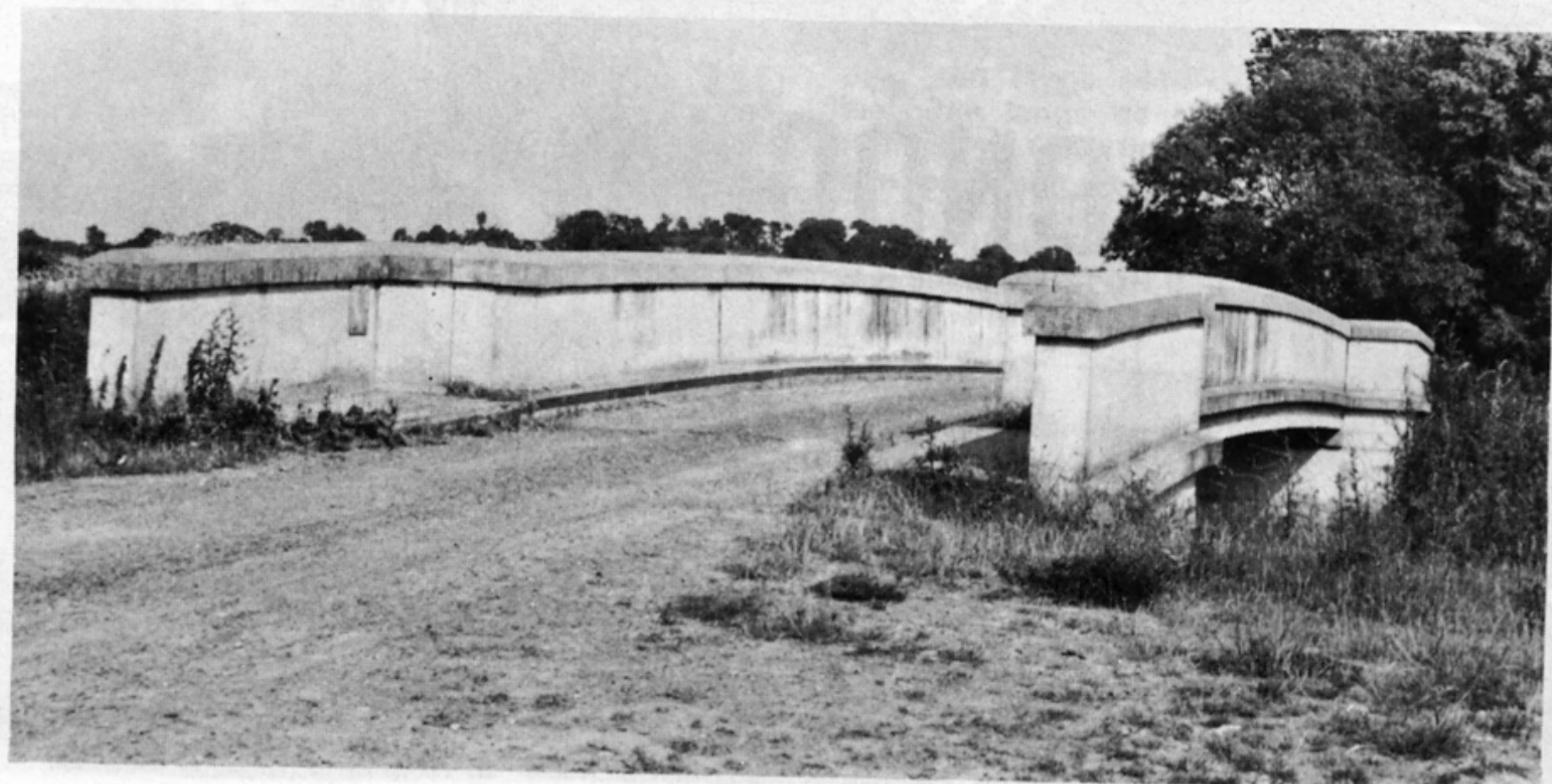
een paar boten en vletten lieten zinken.

De nieuwe brug is pas kort geleden gereedgekomen. De oude brug was een vijf-bogige gemetselde boogbrug. De houtloods waar de jeep van de Geneeskundige Dienst werd uitgeladen is er nog steeds, maar de overweg en de spoorbaan verdwenen in de vijftiger jaren. De plaats van de prikkeldraadversperring kan echter nog wel vastgesteld worden door het oude stationnetje dat er nog steeds is. Het landweggetje waar majoor Roseveare zijn jeep verborg is er ook nog steeds. Dit ligt aan de noordzijde van de weg ongeveer 100 meter ten westen van de brug.

De bruggen bij Bures

De brug en de spoorbrug bij Bures werden allebei

Onder: De nieuwe brug bij Bures, gebouwd in 1945 ter vervanging van de een jaar eerder bij de aanval vernielde brug.



door een groep van majoor Roseveare's afdeling van de 3e Parachutistenbrigade vernield.

Nadat hij de groep van majoor Roseveare had verlaten, voerde kapitein Juckes zijn mannen naar deze bruggen die zij zonder enige tegenstand om 06.30 's morgens bereikten. Ze begonnen meteen te werken aan de vernietiging van de twee bruggen. De groep van luitenant Shaves werkte aan de verkeersbrug en luitenant Forster aan de spoorbrug. Beide bruggen werden om 09.30 opgeblazen terwijl ook een boot tot zinken werd gebracht. Ze probeerden ook een jeep en 6-ponderkanon uit een 'glider' te halen die in de rivier was gestort, 100 meter van de spoorbrug, echter zonder succes.

De spoorbaan over de brug was een deel van de lijn die ook door Troarn liep en is kort geleden afgebroken. De brug wordt nu gebruikt door een plaatselijk aannemingsbedrijf.

De verkeersbrug 200 meter verderop, die opgeblazen werd, was een lichte stalen brug terwijl de tegenwoordige stenen brug in 1945 door de Fransen werd gebouwd. De 'glider' stortte precies tussen de twee bruggen in de rivier.

**'40~'45
TOEN & NU**



Luchtopname van de batterij bij Merville. Let op de pijltjes die de posities van de bunkers aangeven. Bomkraters en de anti-tank-gracht zijn op de foto duidelijk te zien. (IWM)

De Batterij van Merville.

Het 9e Bataljon was de gevaarlijkste opdracht ten deel gevallen, de vernietiging van de kustbatterij bij Merville. Het bataljon stond onder commando van luitenant-kolonel T. B. H. Otway van de Royal Ulster Rifles. Otway kreeg zijn opdrachten op 2 april en had daardoor slechts twee maanden de tijd om de operatie, waarvoor hij 'carte blanche' had gekregen, te oefenen en voor te bereiden. Hij koos een plaats in Engeland bij West Woodhay in de buurt van Newbury, waar de terreinomstandigheden ongeveer gelijk waren aan die van de plaats van actie in Normandië. Het was een gebied met landbouwgrond, geheel met gewassen beplant. Otway slaagde er echter in om binnen 48 uur toestemming te krijgen dit gebied te gebruiken, alhoewel hij eerst van niet minder dan zeven verschillende ministeries in Whitehall toestemming moest hebben, een record dat ongetwijfeld niet in de laatste plaats aan de inspanningen van het Parachutistenregiment te danken zal zijn geweest. Hier bouwden genisten binnen een week een schaalmodel van de batterij met behulp van luchtfoto's. Hele stalen steigers werden gebouwd op de plaats van de kanonnen. Niet alleen het eigenlijke aanvalsdoel werd nagebouwd, ook het aanvalsgebied werd zo getrouw mogelijk nagebootst. Vier draglines en zes bulldozers, op diepladers vanuit heel het land aangevoerd, werkten dag en nacht; 's nachts onder het licht van de koplampen van de voertuigen.

Het was natuurlijk van het allergrootste belang dat de geplande operatie geheim zou blijven en er werden strenge veiligheidsmaatregelen genomen. Niemand kon zonder een speciale pas, getekend door de commanderende officier, gebruik maken van de wegen in de omgeving en een aantal aantrekkelijke jongedames, met speciale instructies, werd ingeschakeld met de opdracht zoveel mogelijk informatie van de parachutisten

te pakken te krijgen. Zij faalden hierin jammerlijk, alhoewel elke man en officier het hele plan kenden, met uitzondering van de exacte naam en plaats van de te vernietigen batterij. Zulke ingewikkelde voorzorgsmaatregelen hadden uiteraard hun invloed op het leven van de plaatselijke bevolking, alhoewel de meesten erin berustten. 'Een aantal van hen die hun landerijen wilden beschermen moesten echter met borrels in de mess gekalmeerd worden.'

Er werd veelvuldig overdag en 's nachts geoefend.

Dit is het gebied ten zuiden van Inkpen in Berkshire in 1973 waar het gevechtsterrein van Merville werd nagebootst voor de oefeningen voor de echte operatie. De plaats waar men een anti-tankgracht had gegraven is nog duidelijk te zien.



De meeste oefeningen werden met scherpe munitie uitgevoerd en werden net zolang gehouden tot elke man van de vijftig officieren en 600 soldaten precies wist wat hem te doen stond. Op 31 mei werd het bataljon naar Broadwell vervoerd waar zij hun instructies kregen. Deze 'briefing' duurde vijf dagen en elke soldaat moest aan zijn commandant een schets laten zien van de positie die hij volgens de oefeningen zou gaan innemen. Als ondersteuning van de aanval door het 9e Bataljon zouden drie 'gliders' met vrijwilligers van het 9e Bataljon en van het 591e Parachutisten Squadron 'bovenop' de batterij landen, waarvoor een grote hoeveelheid inlichtingen verzameld was. De kanonnen zouden een kaliber hebben van 150 mm, geplaatst in betonnen opstellingen van vier meter hoog en anderhalve meter in de grond verzonken. De bunkers die naar het noordwesten gericht waren, hadden bijna twee meter dikke betonnen muren terwijl om twee van de opstellingen nog eens een laag van bijna vier meter aarde was aangebracht. Om in de bunkers te komen moest men via een dikke stalen deur. De sterkte van het garnizoen werd geschat op tweehonderd man (in werkelijkheid 130). De commanderende kolonel was een nieuwkomer; de liefde voor de fles was zijn voorganger noodlottig geworden. Dit had tot vele excessen geleid waarvan het laatste, een ritje in de draaimolen op een kermis bij Merville, hem fataal geworden was. Op het moment dat hij in een van de schuities was geklommen, kochten de dorpsbewoners de eigenaar van de draaimolen om teneinde de draaimolen zo lang mogelijk draaiende te houden. Bijna twee uur lang werd de Duitse kolonel dolgedraaid en toen de draaimolen uiteindelijk stopte werd hij als een wrak naar zijn kwartier teruggebracht.

Om hun kanonnen te verdedigen beschikte het garnizoen over verschillende machinegeweren en een 20 mm snelvuurkanon. Op de luchtfoto's waren meer dan twintig verdedigingsopstellingen te zien. Dit was echter nog niet alles: de opstelling, die ongeveer 400 bij 400 meter besloeg, werd omgeven door een mijnenveld van honderd meter breed met daarachter een prikkeldraadversperning van concertina's van vijf meter dik en bijna twee meter hoog. Afzonderlijke mijnenvelden waren op alle mogelijke naderingsroutes gelegd naar de batterij en dwars voor de batterij langs was een anti-tankgracht van vierhonderd meter lang van het westen naar het noordwesten gegraven. Wanneer een verdedigende partij ooit zou hebben kunnen claimen dat zij een onneembare positie innamen dan kon het garnizoen van de batterij van Merville dat zeker doen. Rondom de batterij lagen open velden en boomgaarden die aan de zuidelijke kant door bomkraters doorploegd waren,



want de Engelsen waren erg actief geweest en hadden de batterij meer dan eens gebombardeerd, waarbij zij tweemaal een voltreffer plaatsten op de geschutopstellingen zonder echter de betonnen bunkers echt te beschadigen.

Het was essentieel dat de batterij vernietigd zou worden een half uur voordat het eerste landingsvaartuig het strand zou bereiken. De dichtstbijzijnde geschikte landingszone lag ongeveer tweeëneenhalve kilometer van de batterij en het vroegste moment waarop de parachutisten zouden kunnen landen was om 00.20 uur. Wanneer de aanval niet mocht gelukken dan zou de marine de batterij bestoken. Daarom werd besloten dat de aanval om 04.30 uur zou beginnen en het marinebombardement om 05.30 uur, zodat het bataljon precies een uur de tijd had om de batterij te veroveren en de omgeving te zuiveren.

Het was een ingewikkeld aanvalsplan en Otway verdeelde zijn strijdmacht in elf verschillende groepen, elk met een aparte opdracht. Onder meer was er een groep die op het verzamelpunt de zaken moest organiseren, een verkenningsgroep, een markeringsgroep van één officier met acht manschappen die de weg naar de batterij moest markeren, een mijnopruimingscompagnie, een infanteriecompagnie en een reservecompagnie. Hier kwam nog de 'glider'-aanvalsgroep bij met drie officieren en 47 andere manschappen van het 591e Parachutisten Squadron. Elke man droeg een springoverall met op de linkerborst een doodshoofd met twee gekruiste beenderen in lichtgevend verf. Verder was er nog een scherpschuttersgroep gewapend met brenguns en anti-tank wapens en een verkenningsgroep met twee Duits sprekende mannen (zij waren gewapend met piats en brenguns). Tenslotte was er nog de groep 'gliders' die bestond uit vijf 'gliders' die het zware materieel vervoerden, vlammenwerpers, twee 6-ponder anti-tankkanonnen en drie jeeps geladen met munitie, brandladders, Bangalore torpedo's en aluminium loopbruggen.

Het plan was als volgt. De rendez-vous groepen en de batterijverkenningsgroepen, tien in totaal, zouden vanuit een Albemarle springen, de landingszone markeren en de route verkennen naar de batterij. Tussen 00.30 en 00.40 uur zouden honderd Lancasters een zware lading van vier-duizend-ponders op de batterij gooien. Tijdens het bombardement zou de 'glider' groep met de speciale uitrusting zo dicht mogelijk bij het rendez-vous punt landen en hun lading zodanig op tijd lossen dat het bataljon de uitrusting zou kunnen gebruiken op het moment dat het landde. De markeringsgroep zou ook eerder landen en uitgerust met Poolse mijndetectors drie paden door de mijnevelden vrijmaken. De commandant van de verkenningsgroep zou het bataljon opvangen op een viersprong ten noordoosten van het dorp Gonneville en het naar de uitgangsstelling leiden die hij eerder zou hebben uitgezocht en die ongeveer driehonderd meter van de aanvalsdelen verwijderd lag. Om het bataljon te dekken werd

een compagnie van het Canadese parachutistenbataljon paraat gehouden.

De aanval zou geleid worden door de mijnopruimingspelotons, drie in getal, die de mijnopruimingscompagnie vormden. Het was hun taak om bressen te slaan in de prikkeldraadversperringen, waarna de reservecompagnie en de aanvalscampagnieën die de markeringen volgden door de bressen, hun aanval op de batterij zouden inzetten, onder dekking van twee groepen scherpschutters. De hoofdaanval zou plaats vinden vanuit het zuidoosten met een schijnaanval in het noorden. De drie 'gliders' die bovenop de batterij zouden landen moesten op een hoogte van 6.000 voet om 04.24 worden losgelaten, terwijl anderhalve minuut later een hoorn reveille zou blazen waarna mortieren vanuit de uitgangsstelling lichtgranaten zouden afvuren om het doel te verlichten. Om 04.28 uur zou de hoornblazer het sein 'Verzamelen' blazen, wat het sein was om het vuren te staken. De eerste 'glider' zou om 04.30 uur landen en dan zou de hoorn het sein 'Lichten uit' blazen om het afvuren van de lichtgranaten te stoppen. Waarnemers van de marine, die in contact stonden met de H.M.S. Arethusa en die om 05.30 het sein tot het marinebombardement zouden moeten geven wanneer de aanval van het bataljon mocht mislukken, zouden samen met het bataljon springen. Zo gauw de batterij veroverd was zouden gele lichtkogels afgeschoten worden en zou het bataljon terugtrekken naar de uitgangsstelling, reorganiseren en naar het dorpje Le Pleine trekken, de wegen van Franceville Plage naar Le Pleine blokkeren en een Duits hoofdkwartier in Salenelles innemen.

Dit was dus het doel en het plan om het doel te veroveren. Het werd nog een keer uitgelegd aan elke officier en iedere soldaat tijdens de laatste 'briefing' door de commanderende officier. Hij werd gevolgd door de commandant van de gronddienst van de R.A.F. die, nadat hij hen allen succes gewenst had, hen toevertrouwde dat zijn piloten nog nooit een landingszone gemist hadden of daar ook maar een minuut te laat waren aangekomen. 'Het was maar goed voor hem', vertelde iemand die het overleefd had later, 'dat er na de actie geen kans was om over dit punt te discussiëren'.

Op de morgen van de 4e juni hield dominee J. Gwinnett, C. F., de geestelijke verzorger van het bataljon, een godsdienstoefening in het kamp waarbij een speciale Pegasusvlag, gemaakt door het vrouwelijke vrijwilligerscorps in Oxford, werd ingewijd. Hij werd aangeboden door de mannen van de permanente staf van het doorgangskamp die als gevolg van acties als parachutist niet langer geschikt waren voor actieve dienst. De preek van Gwinnett, die zeer ontroerend was, ging over op het thema 'De Angst klopte op de Deur, Het Geloof opende de deur en er was niets te zien.' Gale zei bot: 'De Moffen denken dat alleen stomme idioten daar naar toe gaan. Daarom gaan wij er naar toe.' De 'gliders' met het materieel, de rendez-vous-

Twee van de lege bunkers gefotografeerd in juni 1973.

groep en de verkenningsgroepen stegen op vanaf Brize Norton en Harwell, de rest van het bataljon startte om 23.10 uur. Alles ging goed tot vier minuten voor de landingszone, toen zij met middelzwaar afweergeschut te maken kregen. Dit was bijzonder ongelukkig omdat vele piloten die het al moeilijk hadden om de monding van de rivier de Dives en de Orne uit elkaar te houden, uitwijkmanoeuvres begonnen te maken, tot groot ongenoegen en ongemak van hun passagiers. Een man met een bepakking van veertig pond met daarbovenop nog een parachute staat niet zo gauw weer op zijn benen wanneer hij gevallen is in een transportvliegtuig; en toen het groene licht om te springen aan ging rolden er nog steeds vele parachutisten over de vloer. Het resultaat was dat het bataljon in plaats van gedropt te worden over een gebied van achthonderd bij tweeduizend meter, verspreid werd in Normandië over een gebied van vijftig vierkante kilometer; één groep werd zelfs meer dan veertig kilometer van de batterij gedropt. Daar stond tegenover dat de verkenningsgroepen en de rendez-vousgroep op het juiste tijdstip en op de goede plaats werden gedropt. Zij begonnen direct hun seinen en markeringen uit te zetten, terwijl de verkenningsgroepen in de duisternis op weg gingen naar de batterij, amper ontsnappend aan uitschakeling door de zware bommen van de Lancasters. Geen enkele bom trof doel maar in de velden rondom de batterij werd veel vee gewond en gedood.

Otway zelf was, net als veel van zijn mannen, te vroeg uit zijn Dakota gesprongen tijdens de uitwijkmanoeuvres. Zijn plaatselijke bekendheid die hij verworven had door het bestuderen van de kaarten en luchtfoto stelde hem in staat te bepalen waar hij globaal zou landen: het was een Duits hoofdkwartier.

Samen met twee mannen, van wie een zijn oppasser was, landde hij in de tuin naast het hoofdkwartier waar hij direct onder vuur werd genomen door de Duitsers die gelukkig niets dodelijks hadden om mee te schieten dan pistolen. Een van de parachutisten maakte een eind aan deze schietpartij door een steen door het raam te gooien die door de Duitsers blijkbaar voor een handgranaat werd aangezien. Otway's oppasser viel door het glazen dak van een broeikas maar slaagde erin zich weer bij hem te voegen op het verzamelpunt.

Toen Otway op het ontmoetingspunt arriveerde zonk hem de moed bijna in de schoenen. Wij citeren zijn korte, officiële rapport: 'Om 02.50 uur was het bataljon gegroeid tot 150 man met twintig Bangalore torpedo's. Elke compagnie telde ongeveer dertig man. Genoeg radio-apparatuur om door te gaan – geen enkele drie-inch mortier – een machinegeweer – de helft van de scherpschuttersgroep – geen 6-ponders – geen jeeps of trailers of materieel uit de 'gliders' – geen genisten – geen ambulance, slechts 6 hospitaalsoldaten –

[illegible]



geen mijndetectors – één compagniescommandant vermist. De commanderend officier besloot direct op weg te gaan'.

De A-compagnie vormde de voorhoede, gevolgd door Otway en de mannen van het bataljons-hoofdkwartier die tot op dat moment gearriveerd waren. Vervolgens een klein aantal mannen van de schijnaanvalsgroep, daarna 30 man van de B-compagnie met enige Bangalore torpedo's. Zij werden gevolgd door 20 man van de C-compagnie, de bataljonsarts en de hospikken. Deze kleine maar zeer vastberaden groep ging op weg via de 'holle' landweggetjes en karresporen met de dikke hagen waarachter de zwaar beladen appelbomen te zien waren in de vale duisternis. Zij stopten vaak om er zich bij het maanlicht van te vergewissen dat zij in de goede richting gingen, terwijl zij op een gegeven moment vlak langs een Duitse patrouille liepen.

Op weg naar de uitgangstelling ontmoetten zij, zoals afgesproken, de batterijverkenninggroep onder leiding van majoor G. Smith. Deze groep had de buitenste omheining voor het vee doorgeknipt, was het mijnenveld binnengedrongen en had meer dan een half uur bij de prikkeldraadversperring gelegen om de plaats van de Duitse wachtposten te bepalen die af en toe praatten of hoestten. Tijdens hun tocht door het mijnenveld was er een vijandelijke patrouille op enkele centimeters lang hen heen gelopen. Korte tijd daarna had de markeringsgroep zich bij hen gevoegd die gecommandeerd werd door kapitein P. Greenway. Zij hadden geen markeringslint of mijndetectors, maar hadden de weg door het mijnenveld met zware hakafdrukken in de grond gemarkeerd. Al deze taken waren uitgevoerd zonder een enkele man te verliezen, ofschoon de officieren en de mannen op handen en voeten hadden moeten voortkruipen om de struikeldraadlichtseinen uit te schakelen die overal waren opgesteld.

Om 04.30 uur bereikte het bataljon de uitgangstelling waar de B-compagnie in twee groepen werd verdeeld die de bressen zouden moeten slaan, terwijl de A- en de C-compagnie samengevoegd werden tot een aanvalsgroep die uit vier delen bestond, elk 12 man sterk, met de bedoeling dat elke groep een kanon zou veroveren. Tot dan toe had de vijand nog niets van zich laten horen, maar nauwelijks hadden Otway en zijn mannen hun uitgangstellingen bereikt toen zes vijandelijke machinegeweren, allemaal buiten de geschutsopstellingen, het vuur openden, even later, gevolgd door drie machinegeweren van binnen de verdedigingswerken. De aanvalsgroep had één Vickers-machinegeweer dat erin slaagde drie van de Duitse mitrailleurs op de flank buiten gevecht te stellen, terwijl de schijnaanvalsgroep op de rechterflank hetzelfde deed op weg naar hun doel.

Op dit kritieke moment kon men twee van de drie 'gliders' met de speciale aanvalsgroep laag boven de batterij zien cirkelen, terwijl de lichtspoormunitie van het 20 mm kanon in hun richting sporen trok. De derde 'glider' was niet gearriveerd omdat de sleepkabel voortijdig was losgegooid en de

'glider' in Engeland had moeten landen tot groot ongenoegen van de inzittenden. De twee 'gliders' die de batterij bereikten werden gevlogen door de staf-sergeanten S. G. Bone en D. F. Kerr. De 'glider' van Bone, met kapitein R. Gordon-Brown aan boord had midden boven het Kanaal zware problemen gehad doordat plotseling de achterste remparachute open was gegaan. De 'glider' en het sleepvliegtuig werden ook herhaaldelijk getroffen door luchtafweergeschut hetgeen echter niet kon voorkomen dat zij vier keer een cirkel boven de batterij draaiden voordat de 'glider' werd losgelaten.

Het plan om de batterij met lichtgranaten te verlichten was mislukt omdat er noch granaten, noch mortieren waren om ze af te vuren terwijl staf-sergeant Bone daardoor het dorpje Merville eerst voor de batterij had aangezien. Hij kon op tijd omdraaien maar landde vier mijl vanaf het doel. Alle inzittenden konden ongedeerd uitstappen en bereikten later onder commando van Gordon-Brown Le Mesnil waar zij twee dagen lang het brigadehoofdkwartier hielpen verdedigen en zich daarna bij het bataljon voegden. Zij hadden de speciale vlag bij zich die gemaakt was door de vrouwelijke vrijwilligers uit Oxford. Die bleef gedurende de rest van de oorlog bij het bataljon en werd bij elke actie meegevoerd.

Staf-sergeant Kerr had meer geluk. Met vier man aan boord die gewond waren door het luchtafweergeschut en met een beginnende brand aan boord, trachtte hij te landen op een grote akker tweehonderd meter vanaf de bunkers. Zijn landingsgestel raakte nog maar net de grond of hij zag een groot wit bord voor zich opdoemen in de duisternis met het woord 'Mijnen' en een groot doodshoofd. Terwijl hij de stuurknuppel weer achterover trok, slaagde Kerr erin de 'glider' over het mijnenveld en de daarachter liggende heg en 'holle' weg heen te krijgen. Vervolgens zette hij zijn kist met een grote plof neer in een boomgaard tweehonderd meter ten oosten van de geschutsopstellingen.

Samen met zijn passagiers, inclusief de gewonden, en luitenant A. Pond aan het hoofd, struikelden zij het vliegtuig uit dat beide vleugels was kwijtgeraakt en nu helemaal brandde. Meteen daarop raakten zij slaags met het 736e Regiment van de 716e Divisie van het Duitse leger. Het daaropvolgende gevecht duurde vier uur, maar al die tijd slaagde de Duitsers er niet in om het garnizoen in de batterij te hulp te komen.

De inzittenden van de 'glider' waren nauwelijks aan hun gevecht begonnen toen Otway het sein gaf om de gaten in de prikkeldraadversperringen te slaan. De aanvalsgroepen bewogen zich in de richting van de batterij, weliswaar uiterst langzaam omdat bomkraters, prikkeldraad en mijnen op hun weg lagen. Niets kon echter deze ontembare troepen tegenhouden waarvan de gemiddelde leeftijd eenentwintig jaar was en de meesten, laat het nog maar eens gezegd worden, voor het eerst in actie waren. Na enige tijd bereikten zij de kanonnen en raakten in man-tegen-man gevechten met de Duitse kanonnières. Die boden dapper

Links: Een overzicht van het gebied in 1973 gezien vanaf de weg.

Onder: Een foto die toont hoe zwaar de batterijen die elk 4 kanonnen hadden, gecamoufleerd en beschermd waren.

weerstand tot één van hen het doodshoofdteken op de borst van een van de soldaten zag. 'Fallschirmjäger' schreeuwde hij, waarop hij en zijn resterende kameraden de moed verloren en zich overgaven.

Drie kanonnen werden met Gammon bommen opgeblazen; een ander werd onklaar gemaakt door twee granaten tegelijk in de loop af te vuren. De vernietiging werd gecontroleerd door luitenant M. Dowling hoewel die dodelijk gewond was. Het afgesproken sein voor het slagen van de actie werd afgevuurd een half uur voordat H.M.S. Arethusa de beschieting zou beginnen en om er zeker van te zijn dat hun overwinning bekend zou worden gemaakt, peuterde luitenant J. Loring, de bataljonsverbindingsofficier, een ietwat veromfaaide duif uit de blouse van zijn battle-dress en slingerde die de lucht in. De duif arriveerde enige uren later ongedeerd in Engeland.

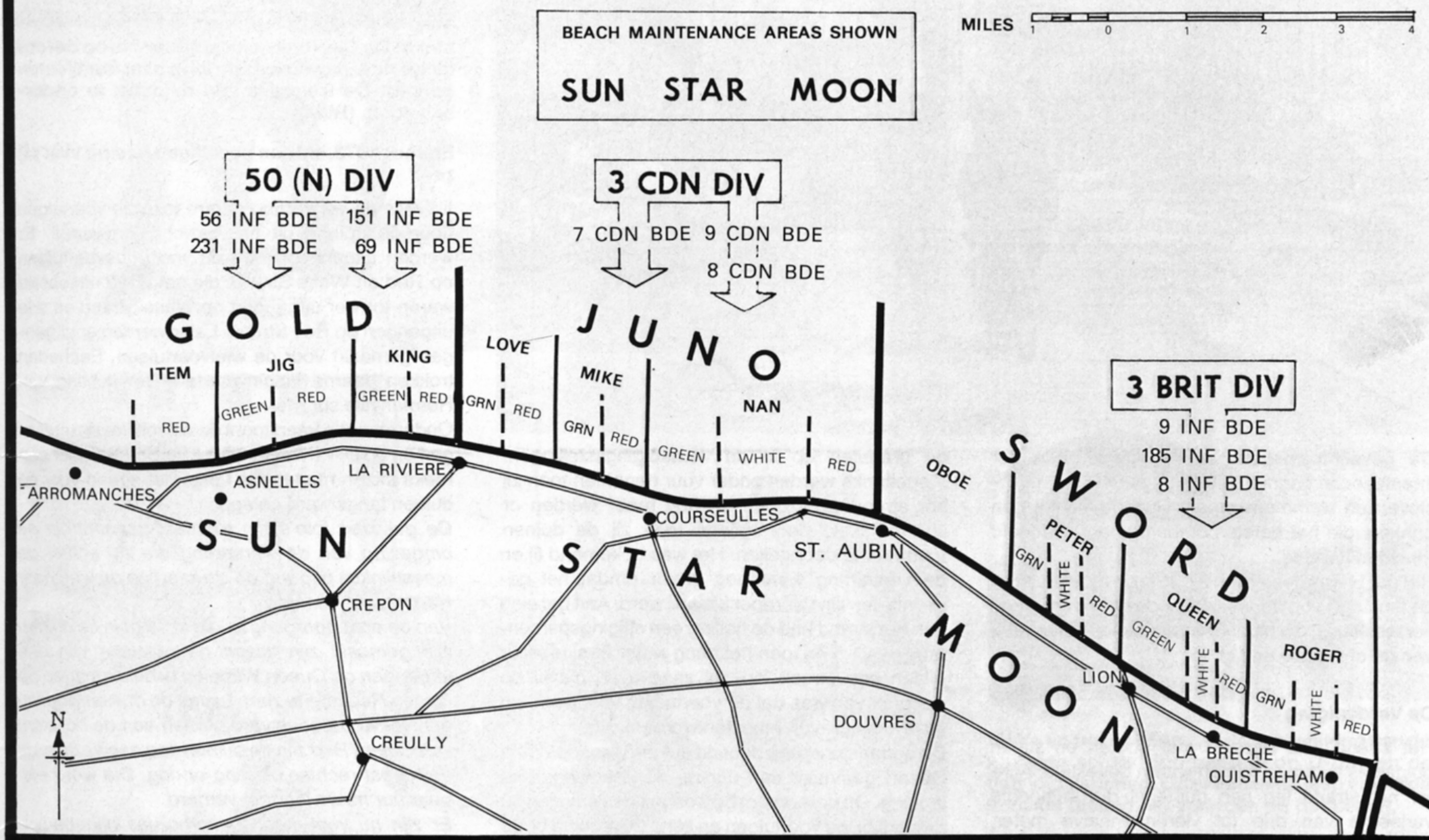
Nadat Otway zich had teruggetrokken op zijn uitgangstelling bemerkte hij dat hij nog tachtig man tot zijn beschikking had. Ongeveer dertig gewonden werden verzorgd in een bataljonshulp-post die in een beschadigde schuur in de omgeving was ingericht. Twintig van hen waren liggende patiënten. Een officier was gesneuveld en vier gewond terwijl vijftien andere manschappen gesneuveld, gewond of vermist waren. De gewonden werden achtergelaten bij kapitein-arts H. Watts en bij een Duitse dokter en twee hospitaalsoldaten die hen goed verzorgden.

Een goed beeld van de batterij van Merville kan men hedentendage krijgen door de landweg te nemen die loopt vanaf de rechterpoot van de splitsing ten noorden van Salenelles. Tot in 1946 gingen de mijnopruiwingswerkzaamheden door, maar nu lopen er alleen nog maar koeien in dit gebied dat in 1944 zo zwaar verdedigd werd. De anti-tankgracht voor de vier bunkers is dichtgegooid maar kan nog worden teruggevonden door de heg die er langs loopt. De kanonnen zijn weggehaald.



**'40~'45
TOEN & NU**

BRITSE AANVALSSECTOR



De aanval van de 3e Britse Divisie op Queen Strand.

Wij hebben het Swordstrand in de Engelse sector dat het hoofdaanvalsgebied van de 3e Britse Divisie was, gekozen voor een meer gedetailleerde beschrijving van de landingen.

Landingen door commando's vonden overal plaats maar een speciaal strand met de codenaam Queen dat ten westen van Hermanville la Breche ligt, was de landingsplaats van de 8e Britse Infanteriebrigade.

Het Plan

De kaart op deze pagina toont de onderverdeling van Queen Strand in een Red, Green en White sector. Wat misschien de beroemdste foto van D-Day is, werd genomen op het White strand en onze titelpagina toont het strand zoals het er nu uitziet.

Het was de bedoeling dat het 1e South Lancashires zou landen op Queen White en het 2e East Yorks op Queen Red ondersteund door DD-tanks van het 13e en 18e Cavalerieregiment.

Op elk strand moesten vier uitgangen worden



Boven: Een Churchill tank en een konvooi carriers in La Breche op D-Day. (IWM)

Rechts: De jeep staat op de plaats van de Churchill tank, juni 1973

gemaakt en moesten vier zones van ongeveer 225 meter vrijgemaakt worden van obstakels. De acht teams die doorgangen moesten maken bestonden uit twee vlegeltanks, drie AVRE's (de eerste met Bangalore torpedo's en fascines, de tweede met een brug en de derde met een haspel met stalen matten) en een gepantserde bull-dozor, terwijl de opruimingsteams bestonden uit vier vlegeltanks en vier AVRE's.





De gevechtsgroepen van de genie, één per infanteriecompagnie, waren uitgerust met explosieven en vlammenwerpers voor de inzet tegen bunkers die het eerste bombardement overleefd mochten hebben.

Het uur H was gesteld op 07.25 in de morgen (voor de landingen op de verschillende stranden waren verschillende tijdstippen vastgesteld, afhankelijk van de obstakels en het tij).

De Verdediging

Het strand was bezaaid met houten en stalen obstakels waaraan mijnen waren bevestigd. Achter het strand lag een duinenrij die in hoogte varieerde van drie tot vierëneenhalve meter, waarachter weer een weggetje lag. Daarachter villa's en huizen met zandweggetjes ertussen die vol mijnen lagen in de richting van de grote kustweg die parallel aan het strand liep. Dit is de weg met de tramlijn op de foto hierboven. Naderhand zijn de tramlijnen verwijderd en is de weg verbreed en geasfalteerd zodat er niets meer van de tramlijnen te zien is. Midden in de strandzone lag een rij kazematten en betonnen bunkers die met mijnenvelden omgeven waren. Op het strand zelf lagen geen mijnen. De meeste mijnenvelden waren aangegeven met Duitse opschriften, soms tevens in het Frans terwijl er verschillende schijnmijnenvelden lagen met het doodshoofd en het woord 'Mijnen' op de borden. In de laatste velden lagen vaak ronde, stalen mijnvormige platen langs de randen om de opruimingswerkzaamheden te vertragen. Het hele strand lag in het schootsveld van de zware kustbatterijen bij Le Havre, maar de Geallieerden waren van plan om een zwaar rookgordijn te leggen om de aanval te dekken.

De Landing

Op het uur H naderde de landingseenheid het strand. Zij trof de eerste rij obstakels aan in anderhalve meter diep water en de opruimingswerkzaamheden verliepen erg moeilijk door de zware deining. De vijand bood hevige tegenstand met lichte vuurwapenen, mortieren en anti-tank-kanonnen. Veel landingsvaartuigen liepen op mijnen toen zij trachtten te landen.

Het is moeilijk vast te stellen wie eigenlijk de eerste voet aan land zette. Wel staat vast dat van de acht teams die de doorgangen moesten maken er zeven succesvol landden, terwijl bij het achtste team de eerste vlegeltank aan land kwam terwijl de tweede die getroffen werd, de landingsklep van hun vaartuig onklaar maakte.

Genisten waren al spoedig aan het werk met bulldozers de obstakels te verwijderen en te vernielen. Waar mogelijk, ruimden zij de mijnen en

de granaten op in de verdedigingsstellingen. Vlegeltanks werden onder vuur genomen toen zij het strand op kropen en nog meer werden er uitgeschakeld door mijnen toen zij de duinen trachtten te doorsteken. Het was opkomend tij en de verwarring werd nog groter omdat het gevechts-terrein daardoor kleiner werd. Aan het eind van het strand had de helling een stijgingspercentage van 1:5 en toen het hoog water was, bleef er alleen een strook los, rul zand over, die er de oorzaak van was dat de voertuigen vastliepen en weer uitgegraven moesten worden.

De eerste doorgang door de duinen werd op White Strand gemaakt, een uur na de daadwerkelijke landing. Op dit moment bedroegen de verliezen 50 procent bij de voertuigen en bijna 20 procent bij de troepen.

De infanteristen arriveerden en gedurende enige



Links: De Churchill tank staat rechts op de foto langs de kustweg met de loop naar het Westen gericht. De tramrails zijn duidelijk te onderscheiden. (IWM)

Boven: 1973, nu een gezellige kruising vlak bij zee.

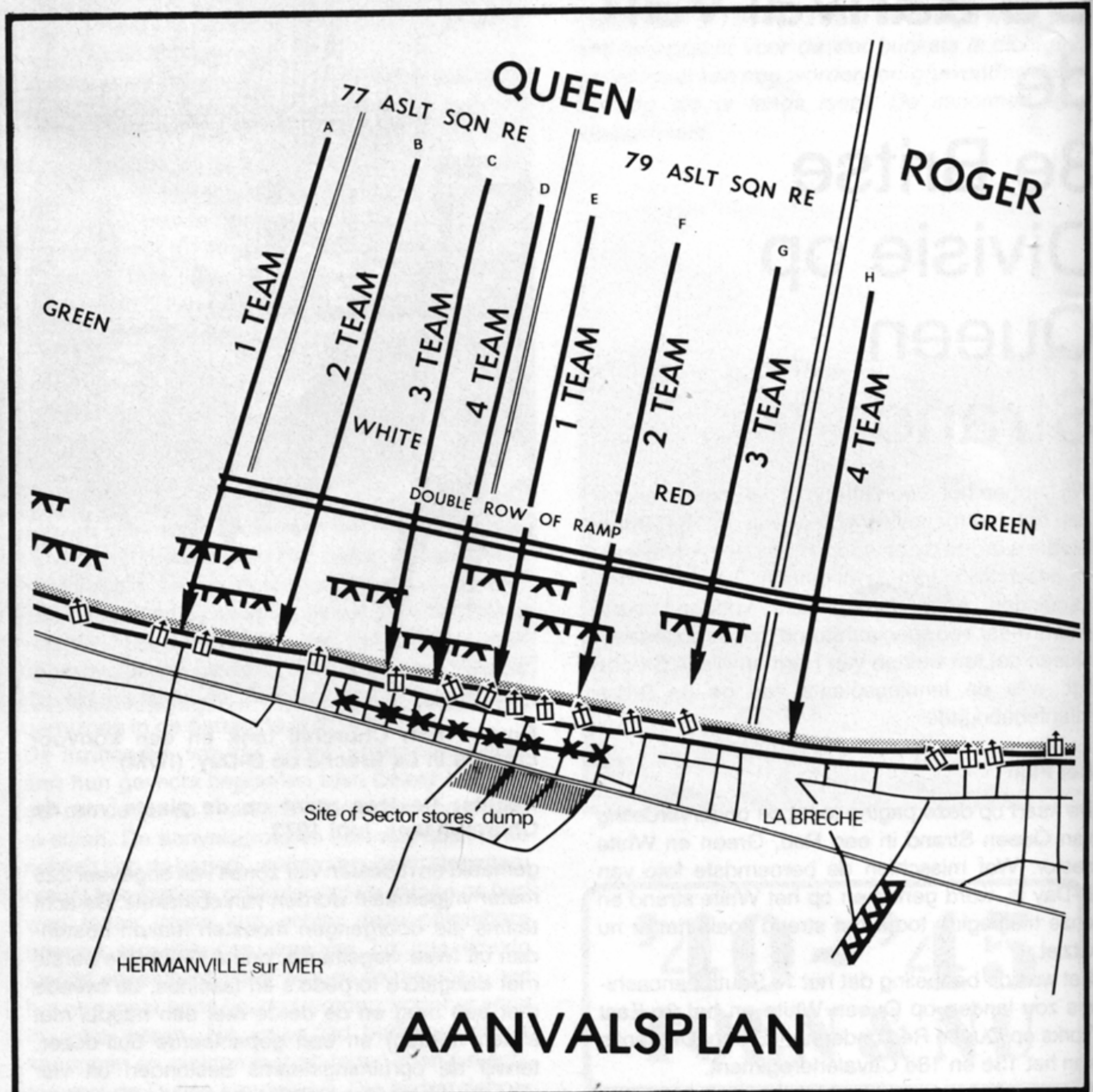
tijd was de verwarring enorm toen de voertuigen door de duinen uit het gezicht verdwenen. Er werden uitgangen gemaakt voor rupsvoertuigen op Red en White Strand, die om H +2 uitgebreid waren tot vier uitgangen op White Strand en drie uitgangen op Red Strand. Later werden er uitgangen gemaakt voor de wielvoertuigen. Eenheden trokken daarna landinwaarts in de richting van Hermanville sur Mer.

Onderstaande kaart toont de verschillende uitgangen en op D +1 werden deze verbonden door een reeks stalen matten die langs het strand voor de duinen langs werd gelegd.

De gekozen foto's zijn allemaal genomen in de omgeving van de viersprong die ligt achter de meest linkse uitgang op de kaart op de weg naar Hermanville sur Mer.

Van de acht doorgangen die in 1944 in de duinen zijn gemaakt zijn alleen de plaatsen van drie uitgangen op Queen White en twee uitgangen op Queen Red nog te zien. Langs de duinen loopt nu een verharde boulevard. Alleen aan de oostkant van Queen Red zijn de duinen nog aanwezig en is de meest rechtse uitgang er nog. Die werd een paar uur na de landing verhard.

Er zijn nu veel meer zomerhuisjes bijgebouwd langs de hele kuststrook. Met uitzondering van het oostelijke deel van Queen Red zijn alle





Links: Duitse soldaten, gevangengenomen door Engelse infanteristen op 6 juni, passeren hier de kruising in de richting van het strand.

Boven: 29 jaar later; op deze plaats liepen de Duitse krijgsgevangenen.



Links en boven: Een goede vergelijking van de kruising achter doorgang A op D-Day en de dag van vandaag. Onze eenzame jeep vormt de schakel tussen het verleden en het heden.



Links en boven: 'Voorzichtig- links stuur'. Dezelfde plaats op 6 juni 1944-juni 1973.



Boven: Dit is de plaats van doorgang G op de kaart op pagina 12, nu toeristenstrand.

betonnen fortificaties opgeruimd. Op de foto's zijn af en toe de oude oorspronkelijke huizen nog tussen de nieuwe te herkennen.

Op D + 7 hield de sectorcommandant een 'briefing' in een schuilplaats op Red Strand. Acht Duitse vliegtuigen vlogen langs het strand vanuit Ouistreham. Een vliegtuig werd neergehaald en landde vlak bij hen bij een betonnen strandpaal. De overige vliegtuigen losten hun bommen boven Hermanville sur Mer.

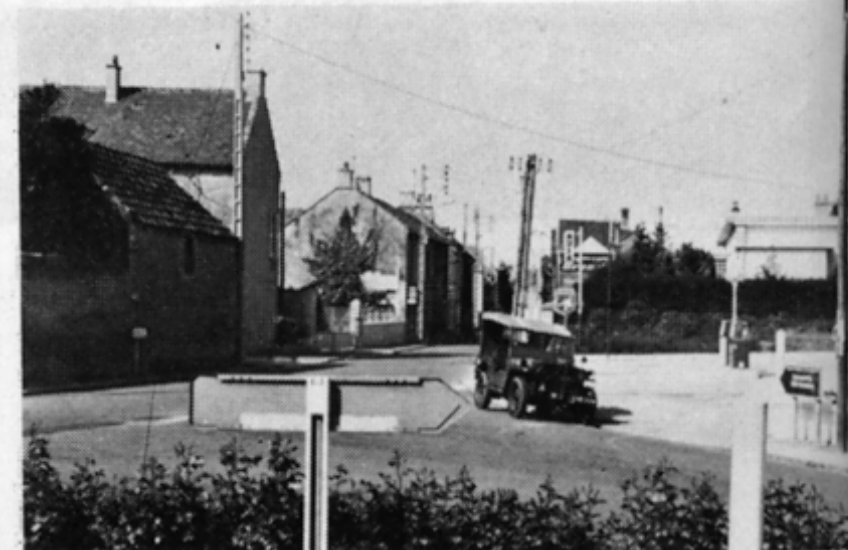
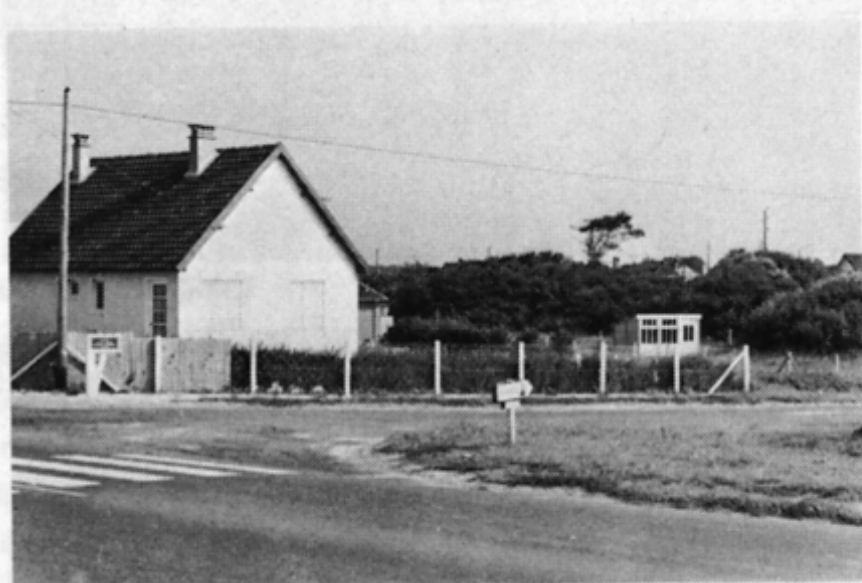
Na de landingen werd een groot voorraaddepot aangelegd achter de kustweg (zie de kaart) met meer dan 400 ton munitie en 100.000 gallon benzine. Op D + 8 bombardeerde een Duits vliegtuig het depot en blies het helemaal op. Het gebied is nu bedekt met een laag zand en is begroeid met laag struikgewas.

Aan het einde van de oorlog lagen er nog steeds wrakken op de stranden. Op Red Strand lagen zes schepen en op White Strand twee. Het enige schip dat men nu nog bij eb kan zien is de Franse kruiser 'Courbet', gebouwd in 1911, die men had laten zinken als een deel van een golfbreker om Queen Strand te beschermen. Alhoewel het schip in ondiep water tot zinken was gebracht en het de Franse driekleur en het Kruis van Lotharingen in top voerde, trachtten de Duitsers haar herhaaldelijk te treffen. Zij slaagden er niet in het werkelijke doel van het schip te doorgronden en in de nacht van de 17e juni werd zij twee keer met torpedo's onder vuur genomen zonder dat dit afbreuk deed aan haar taak als golfbreker.



Boven en links: Huidige dorpsbewoners staan voor hun huis te praten langs de kustweg bij Hermanville la Breche. (IWM).

Uiterst links: Plaats waar in 1944 een voorraaddepot werd opgeblazen.



Links: Tegenover het Café de la Liberation in Hermanville sur Mer, razen de landingstroepen op D-Day voorbij.

Boven: Tegenwoordig geeft een bord de richting van de militaire begraafplaats aan, maar M. Rene LeColley, eigenaar van het café, herinnert zich die dag in 1944 dat de Amerikanen kwamen nog maar al te goed.



Links: Anti-tank kanonnen werden snel ingegraven terwijl op de achtergrond bruggenleggers-tanks tegenover het café in Hermanville sur Mer geparkeerd staan.

Boven: In juni 1973 slechts een verlaten weg.



Links: Troepen passeren een monument uit een eerdere oorlog in Hermanville sur Mer

Boven: Juni 1973.



Links: Gevangengenomen Duitse infanteristen, gefotografeerd op D+1 in Hermanville. Dorpsbewoners kijken zwijgend toe.

Boven: Dezelfde straat in 1973, nu wordt die echter door vakantiegangers gebruikt om op het strand te komen.



Links: Een lid van een tankbemanning sneuvelde en pater Leach van de 13e en 18e Pantserbrigade leidt de begrafenis in een schaduwrijke boomgaard op 7 juni 1944.

Boven: Dezelfde plaats 29 jaar later.



Monteurs voorzien een Typhoon weer van brandstof en munitie op een landingsstrip in 1944. (IWM).

tussen 5 en 17 juni. Nadat men eerst over de indeling van het terrein met de R.A.F. commandant had gesproken werd het terrein op 7 juni op een motorfiets verkend door kapitein Binney van de 88e Constructiecompagnie. Maar omdat de omgeving nog niet gezuiverd was van Duitsers konden de werkzaamheden pas op D+3 beginnen.

Het vliegveld zou gebruikt worden door drie Squadrons Typhoon gevechtsbommenwerpers zodat een startbaan van 1700 meter nodig was. De hele zone werd direct gezuiverd van mijnen, waarna uitgebrande tanks en tankhindernissen opgeruimd werden. Twee, drie meter hoge hekken liepen door het gebied terwijl ook een hoogspanningsleiding verwijderd moest worden. De egalisatiewerkzaamheden werden uitgevoerd met graafmachines, terwijl de eenheid groot materieel tot haar beschikking had. Er werd gewerkt in twee ploegen ondanks het feit dat de eenheid af en toe onder vuur werd genomen, de R.A.F. kon echter voor voldoende luchtdkking zorgen.

Men gebruikte een nieuw soort opgerolde stalen matten die aan elkaar gehaakt en in de grond verankerd werden. Er werd in totaal meer dan 100.000 vierkante meter voor dit vliegveld gebruikt alhoewel er in het begin maar nauwelijks voldoende was voor de startbaan alleen. De snelheid van leggen bedroeg ongeveer 30 vierkante meter per man, per uur. Het eerste vliegtuig dat de strip gebruikte was een Dakota die landde om gewonde soldaten te evacueren, maar het veroorzaakte zo'n enorme stofwolk dat een tweede Dakota die er vlak achter landde op het eerste vliegtuig knalde. Om het stofprobleem op te lossen werd er dieselolie op de startbaan gegooid, helemaal afdoende was dat echter niet. Er werden plannen gemaakt om de baan met behulp van waterkanonnen te besproeien.

Het eerste R.A.F. typhoon Squadron landde op 17 juni en gedurende de maand juli maakte het vanaf Le Fresne Camilly 1.365 vluchten waarbij meer dan 100 vijandelijke tanks en voertuigen buiten gevecht werden gesteld.

De landingsstrip van Le Fresne Camilly.

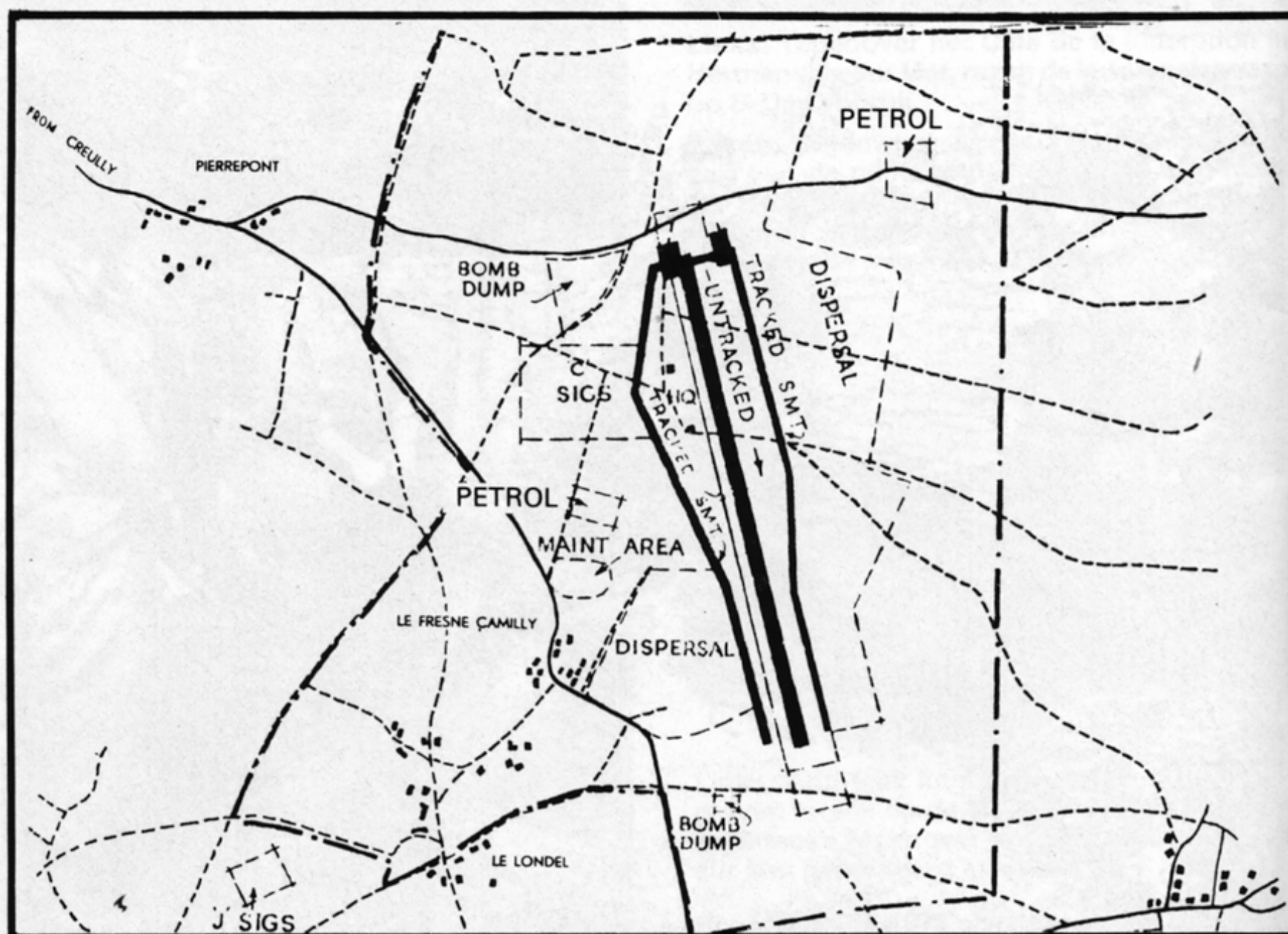
De aanleg van vliegvelden en landingsstrips werd beschouwd als een van de meest dringende zaken na de landingen zodat vliegtuigen van vlak achter de frontlijn uit konden opereren. Voor dit doel werden door de genie speciale groepen geformeerd om drie soorten vliegvelden te maken: Noodlandingsstrips – Een redelijk egaal stuk land dat provisorisch werd geëgaliseerd met een minimum lengte van 600 meter.

Bevoorradingsstrips – Met een minimum lengte van 1200 meter en twee bevoorradingszones aan elk eind van de baan van 50 x 100 meter.

Voorhoedelandsstrips – Voor gevechtsvliegtuigen; met een minimum lengte van 1200 meter bij 40 meter met een bevoorradingsruimte voor 54 vliegtuigen. Voor gevechtsbommenwerpers was een baan met een lengte van bijna 1700 meter nodig.

Men was van plan om een noodlandingsstrip in de Engelse sector en twee in de Amerikaanse sector aan te leggen op D-Day. In werkelijkheid kwam de Engelse bij Asnelles pas op D+1 klaar, terwijl slechts één van de Amerikaanse strips operationeel was. Op D+25 zouden er 27 vliegvelden gereed moeten zijn maar in werkelijkheid waren er op dat moment slechts 18 gereed.

Een goed voorbeeld van een dergelijk vliegveld was de voorhoedelandsstrip bij Le Fresne Camilly met de codenaam B5, die werd aangelegd



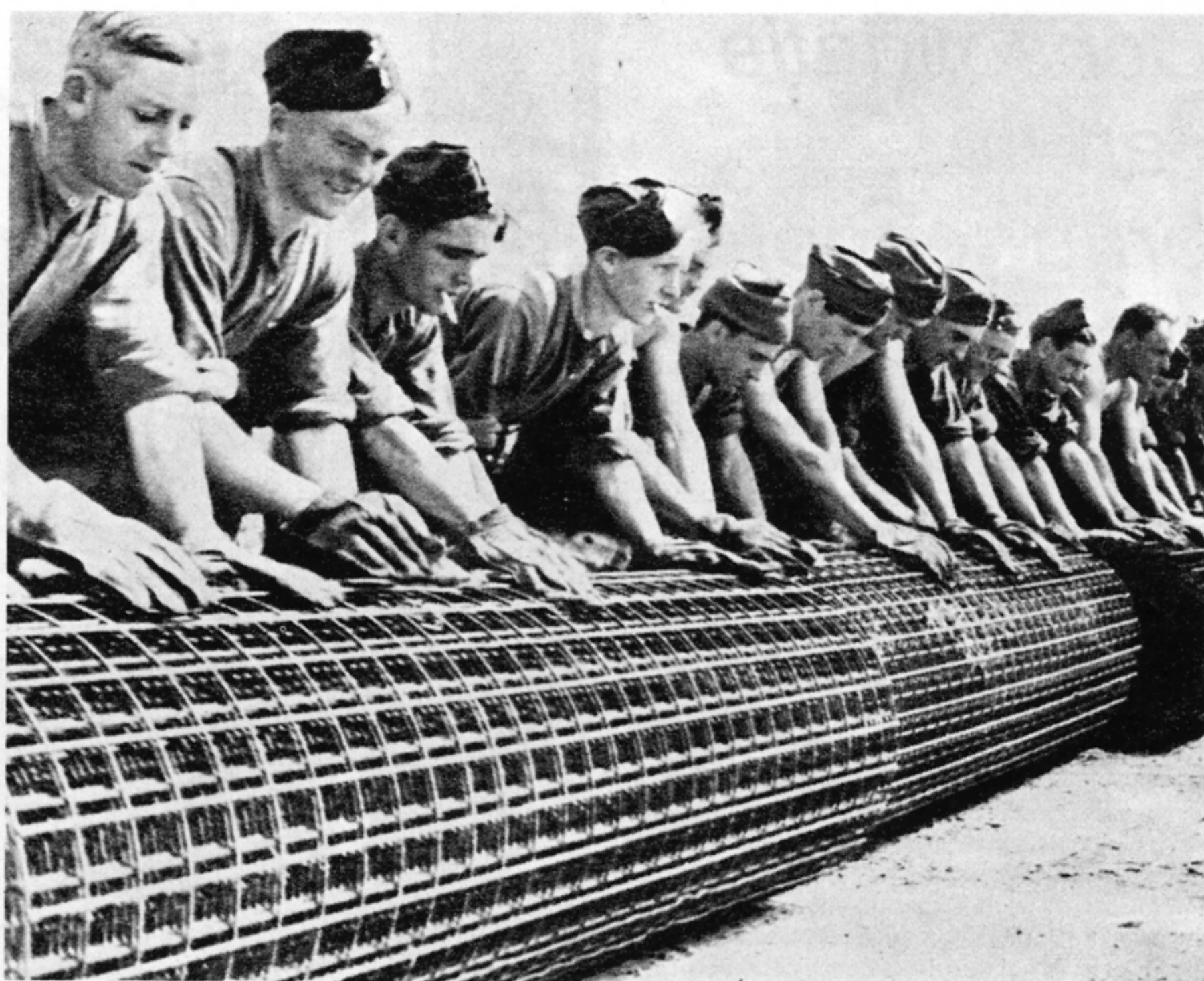
De kaart toont de juiste ligging van het vliegveld B5 bij Le Fresno Camilly. In Normandië kan de plaats van een dergelijke landingsstrip makkelijk herkend worden alhoewel alle vliegvelden weer herschapen zijn in bouwland. De boeren gebruiken de stalen matten namelijk nu nog steeds om hun land mee af te rasteren. (zie foto). Bij het vliegveld van Le Fresno loopt nu een landweggetje dwars over de baan en er liggen ook nog drie stroken gras waaraan men het vliegveld kan herkennen. Waar eens de verschillende loodsen voor benzine, bommen en herstelwerkzaamheden lagen, is nu weer bouwland. Wanneer men boven Normandië vliegt is het meest treffende toch wel het feit dat er zoveel squadrons vanaf zoveel vliegvelden in zo'n beperkt gebied, dat voortdurend beschoten en gebombardeerd werd, konden opereren.

Rechts: Vele handen maken licht werk! Gevlochten stalen matten worden uitgerold op een landingsstrip in Normandië (IWM).

Linksonder: Het weggetje dat in 1944 naar de landingsstrip voerde in Le Fresno Camilly. Een boer heeft de stalen matten handig gebruikt als omheining voor zijn land.

Rechtsonder: Grasstroken tussen de akkers tonen nog steeds waar in 1944 de landingsbanen in Le Fresno lagen.

Onder: De plaats van de landingsstrip Le Fresno Camilly, juni 1973.

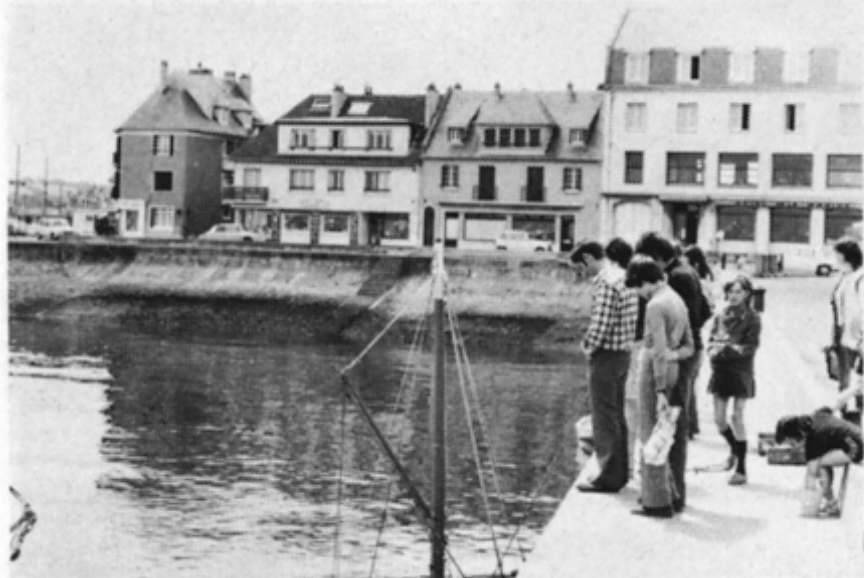


Consolidatie van het bruggehoofd.

Port en Bessin

Aan de uiterste westzijde van de Engelse stranden, grenzend aan Omaha, ligt Port en Bessin, een van de weinige havens in het aanvalsgebied, die bovendien zwaar verdedigd werd.

De vloed was erg hoog waardoor drie van de vijf landingsvaartuigen van het 47e Marine-Commando detachement die bij Le Hemel zouden landen op mijnen liepen of zonken door de obstakels onder water. Veel mariniers zwommen naar het strand en achter op het strand verzamelden zich 300 man voordat zij begonnen aan hun opmars naar Port en Bessin. Na een hevig gevecht bij la Rosière op de avond van D-Day groeven zij zich in op heuvel 72, tweeëneenhalve kilometer ten zuiden van Port en Bessin. De volgende morgen vroeg begon de aanval in de nauwe straten van de haven. In de namiddag bestookten de H.M.S. Emerald en Typhoons met raketten de verdedigingswerken in de rotsen en voordat de schemering inviel werd het westelijke deel ingenomen. De gevechten duurden 's nachts voort en tegen 04.00 uur gaf de Duitse commandant zich met 300 man over. De havenfaciliteiten werden direct geïnspecteerd. Op 12 juni werkte de haven weer terwijl begin juli de haven gebruikt werd als een Engels benzinedepot met behulp van een drijvende pijplijn die door de schepen voor de kust gebruikt werd om hun lading te lossen.



Rechts: Een Duitse boot met luchtafweergeschut gezonken in de haven van Port-en-Bessin, gefotografeerd op 10 juni 1944. (IWM). Je zou je kunnen afvragen of deze vakantiegangers zich realiseren wat er eens op de plaats van deze vissersboot heeft gelegen.

Beneden: Een Brengun-carrier wordt vanaf een landingsvaartuig aan wal gebracht in Port-en-Bessin. (IWM). Hedentendage ziet de haven er praktisch nog net zo uit als 29 jaar geleden.



Generaal Sir Bernard L. Montgomery, opperbevelhebber van de 21e Legergroep en bevelhebber van de landstrijdkrachten betrokken bij de operatie 'Overlord', overlegt hier met Marine- en Landmachtcommandanten in Port-en-Bessin. Deze foto, genomen door Sergeant Morris op 10 juni 1944 (IWM) staat in schril contrast met het vakantiebeeld van vandaag.

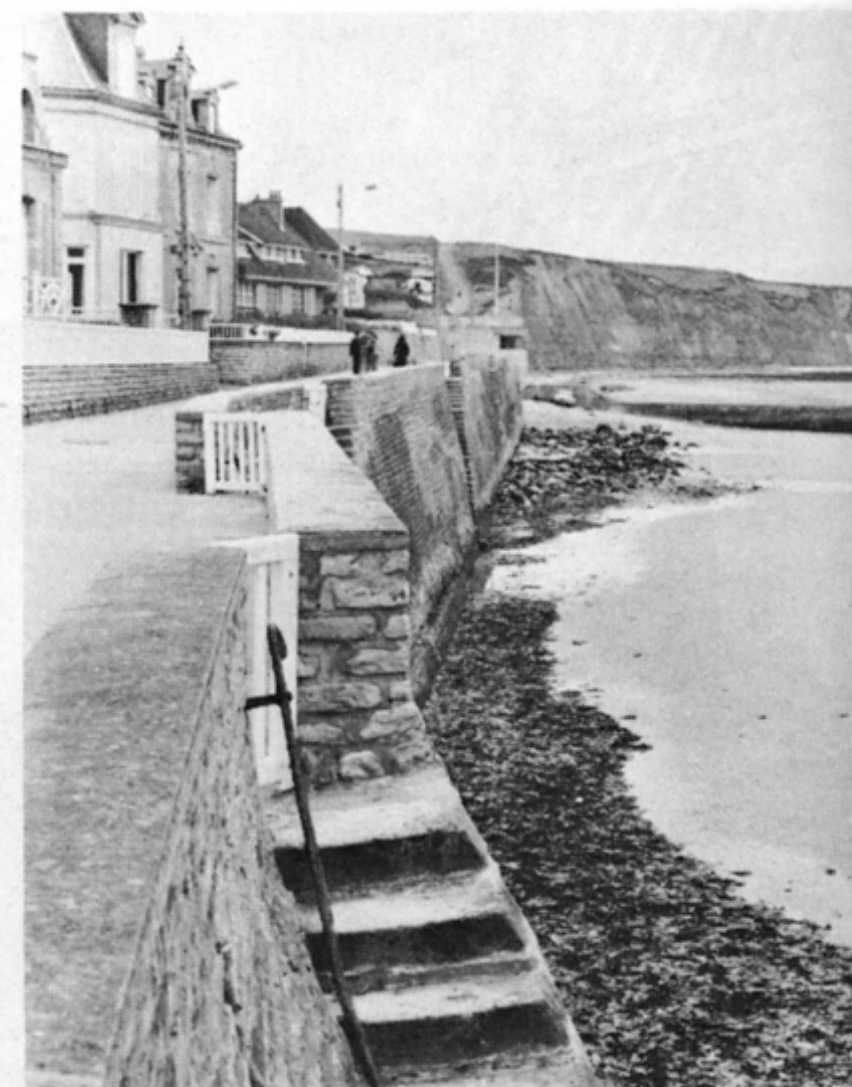
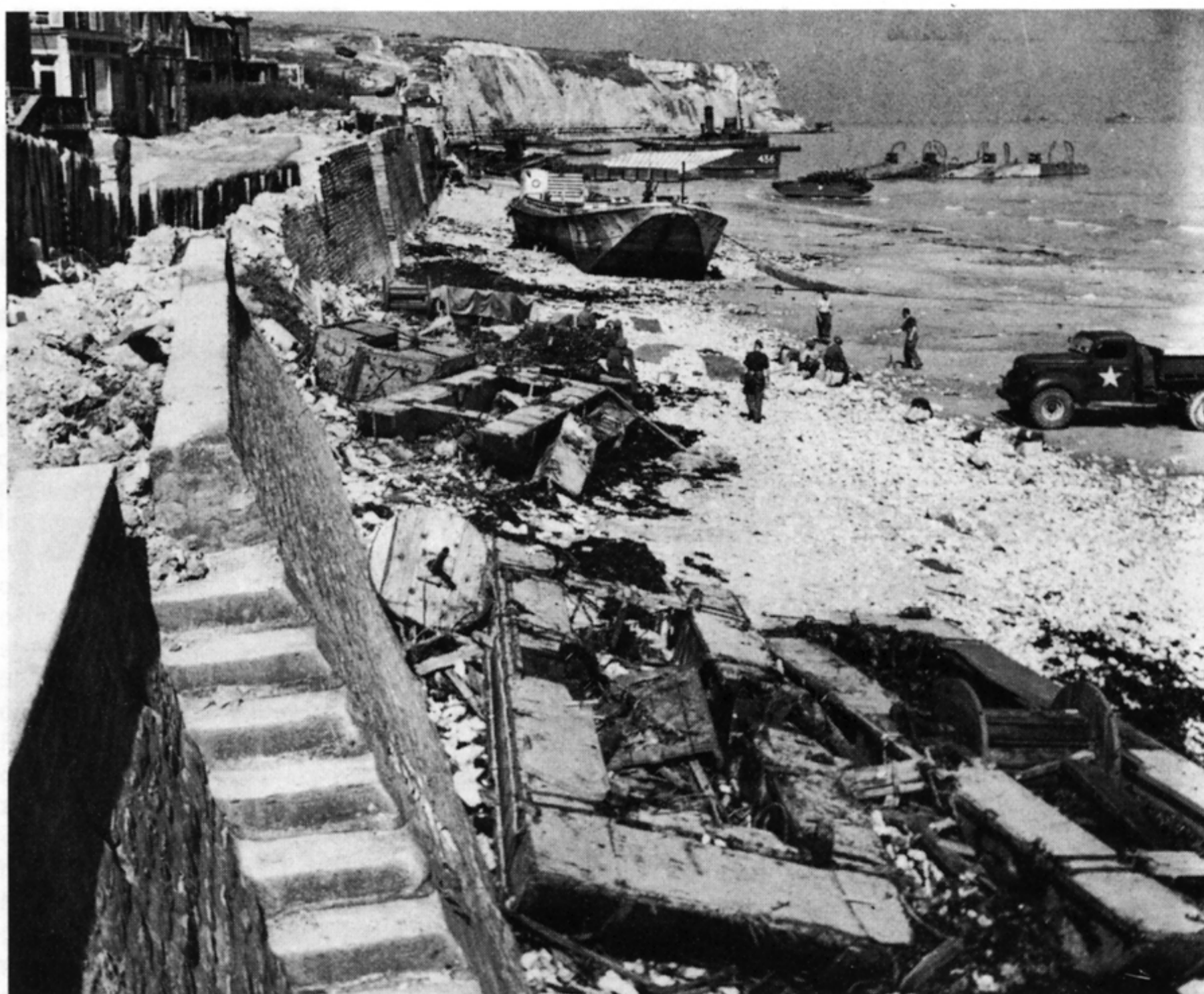




LINGREVES

Deze opmerkelijke foto's werden genomen op 20 juni 1944, na de hevige tankslag die voorafging aan de verovering van het dorp. Twee tanks liggen in de sloot langs de weg die het dorp vanuit westelijke richting nadert. Een Sherman en een Panther staan op nog geen 10 meter van elkaar oog in oog op het dorpsplein. Het 1914-18 oorlogsmonument laat nu nog steeds de niet gerepareerde oorlogsschade zien.





Links en boven: Deze foto werd genomen op 28 juni 1944 na de storm die grote schade toebracht aan de drijvende havens en de installaties daarop. Let op de angespoelde wrakstukken. (IWM). Vandaag is dezelfde plaats verlaten.



Midden: Genisten hebben een bres in de kademuur geslagen en egaliseren de grond voor het einde van de drijvende weg. Dit was een van de uitgangen die benut konden worden vanaf het strand. (IWM).

Boven: De plaats van de bres is gemakkelijk terug te vinden, zij werd opgevuld met stenen. In het midden het Hotel de Normandie.

Rechts: De stad Arromanches met de overblijfselen van de betonnen drijvers. Juni 1973.



Arromanches

Arromanches was de plaats die uitgekozen was om de Mulberry B te bouwen, een geprefabriceerde haven die over het Kanaal gesleept was. Veroverd door de 231e Brigade op de avond van D-Day nadat de H.M.S. Emerald de vier 105 mm. kanonnen ten zuiden van de stad bestookt had. De volgende dag kwamen de eerste schepen die dienst moesten doen als golfbrekers en die met behulp van explosieven tot zinken werden gebracht. Later werden betonnen 'Phoenix' caissons neergelaten die de beide pieren van de haven moesten vormen en er werd een drijvende 'Whale' kade geïnstalleerd. De storm die van 19 tot 22 juni woedde beschadigde de haven enorm en sloeg zes caissons van de westelijke pier uit hun verband. Aangezien de Amerikaanse 'Mulberry' A bij Ohama totaal vernield was besloot men dit schip niet te repareren en alles wat ervan overgebleven was te gebruiken voor reparatie van de haven van Arromanches. Deze werd tenslotte acht maanden gebruikt in plaats van de geplande drie maanden.

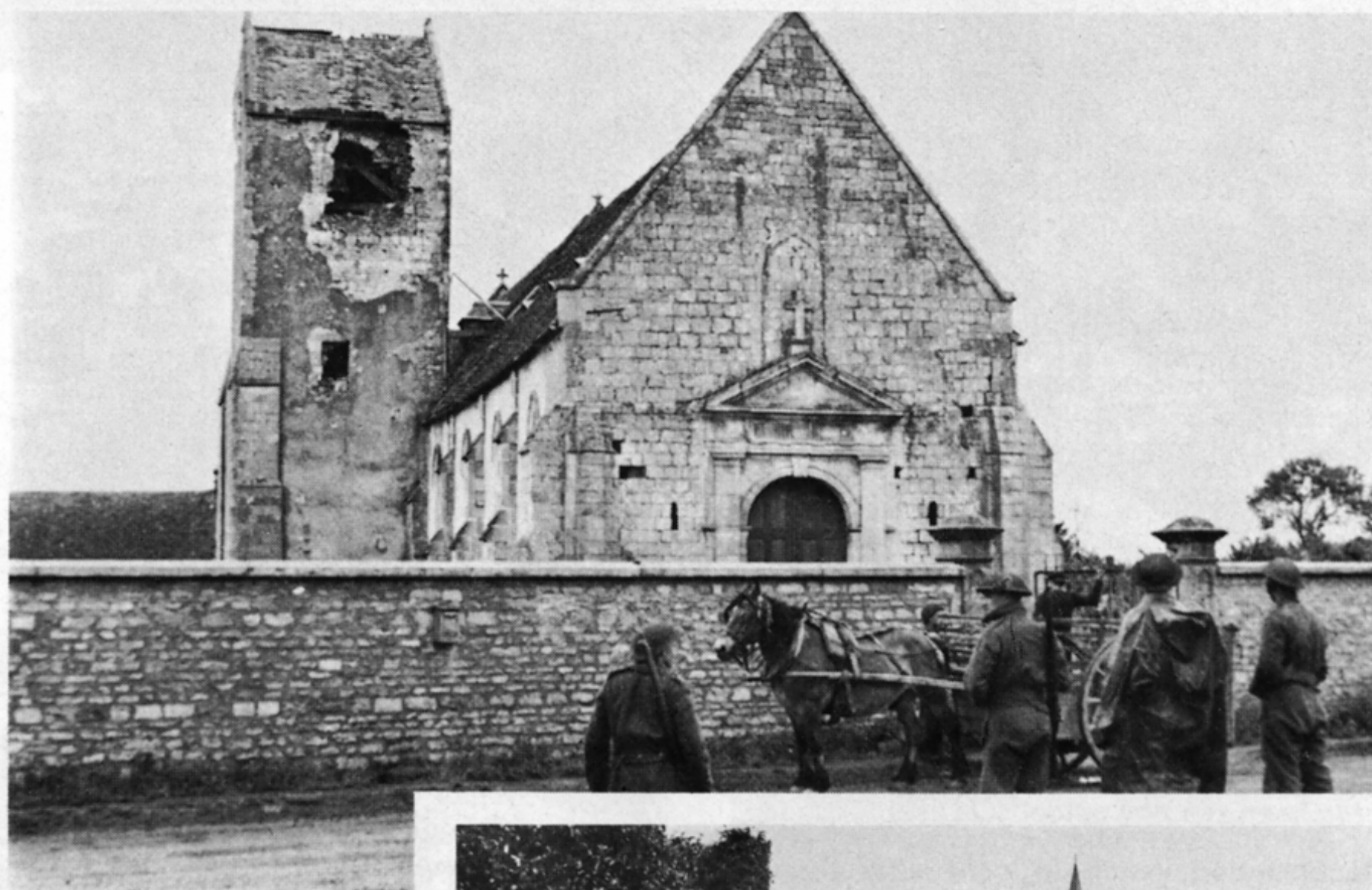
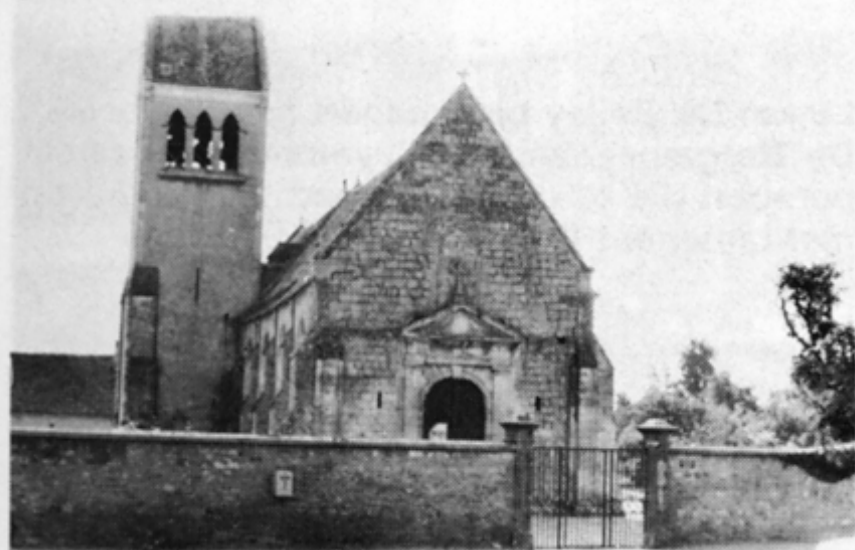


COUVRE CHEF Links en rechts heden: Veldmaarschalk Montgomery, gefotografeerd door Sergeant Morris op 11 juni 1944, bekijkt de puinhopen van Couvre Chef dat het doelwit was van 400 R.A.F. bommenwerpers voor de aanval op Caen. (IWM).

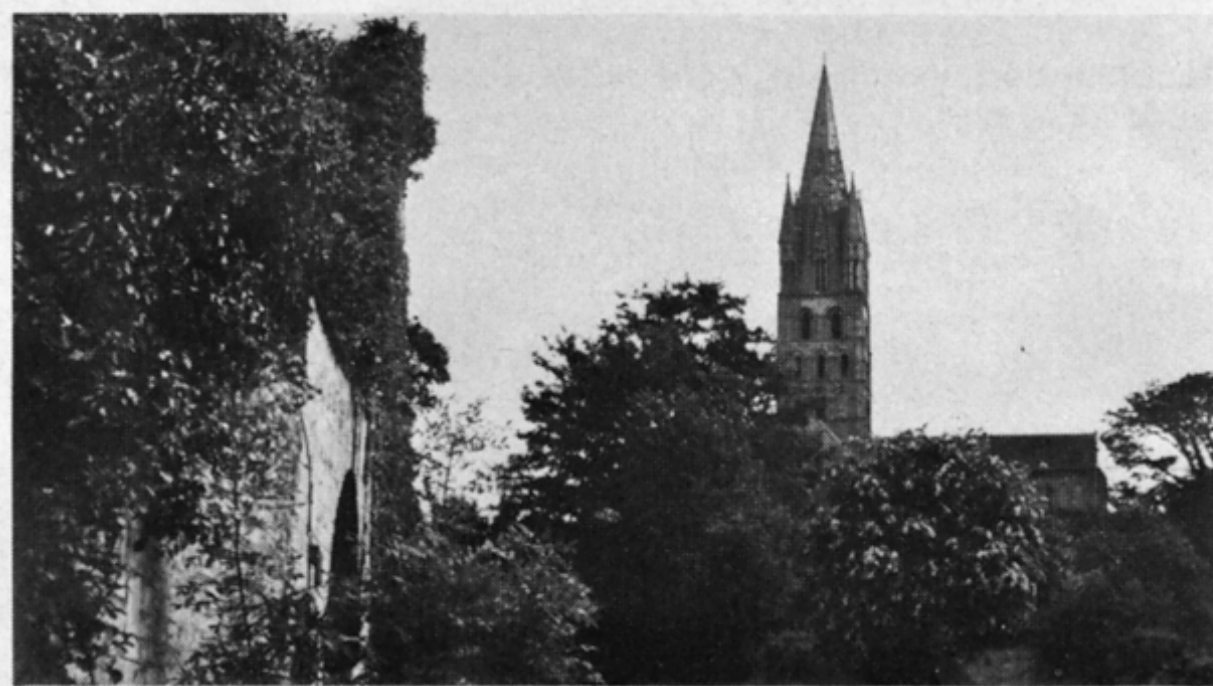
BENOUVILLE

Rechts: Duitse sluipschutters gebruikten deze kerktoeren in Benouville totdat granaatvuur hen op 10 juni uitschakelde. (IWM)

Onder: De gerestaureerde toren hedentendage.



SECQUEVILLE Rechts en onder: Een Shermantank nadert.



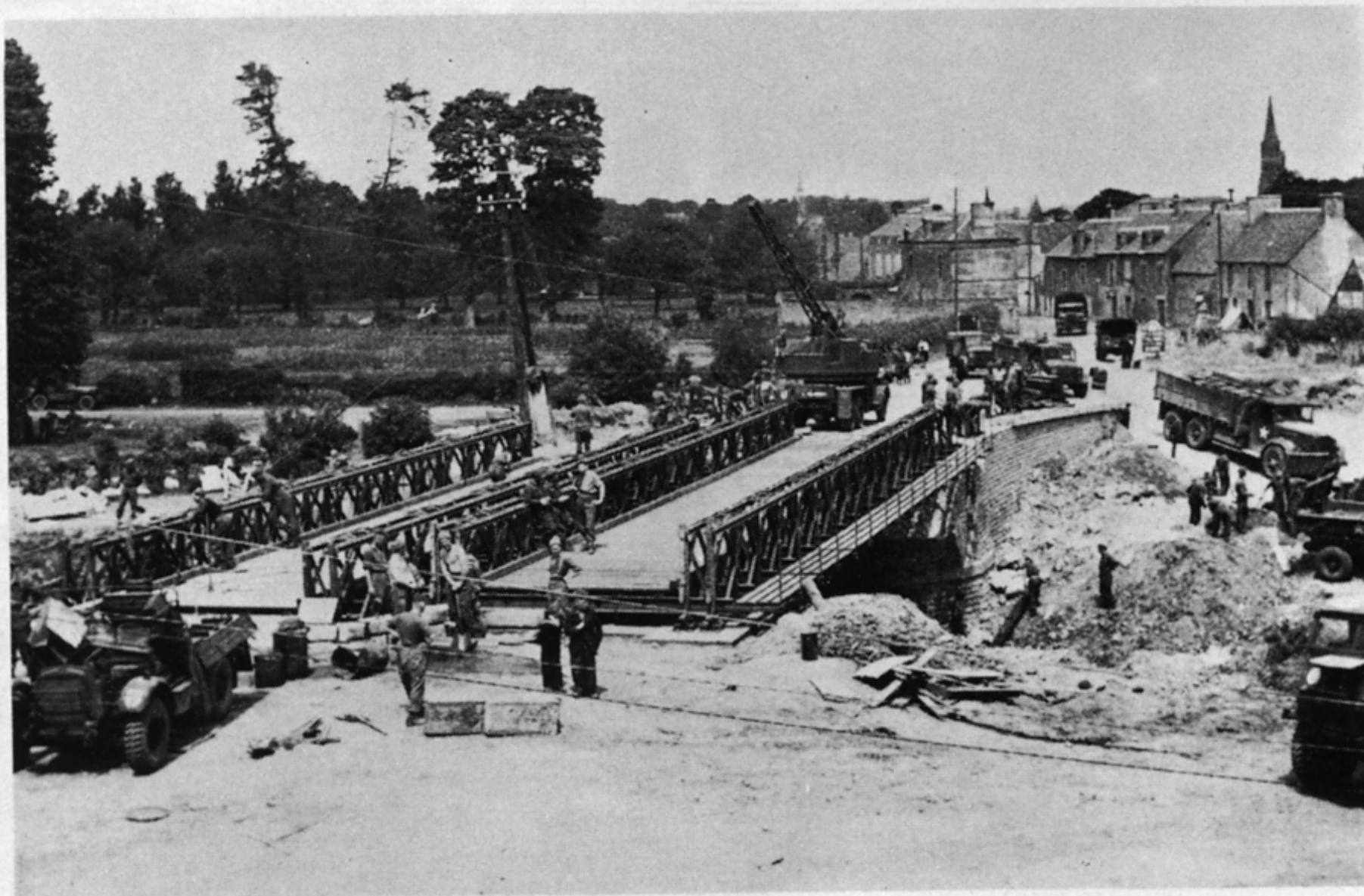
Sannerville

Een van de tot fortificatie omgebouwde dorpjes in het Duitse verdedigingssysteem van Caen. Zeer zwaar gebombardeerd door de R.A.F. op 18 juli met 500- en 1000-ponders met als voornaamste doel de wegenkruisingen die een dubbele driehoek vormden. Deze aanval was een voorbereiding voor het 'Goodwood' plan; het linkergedeelte rondom Caen. Tweeduizend bommenwerpers en 2000 gevechtsvliegtuigen, 720 kanonnen met meer dan 250.000 granaten bestookten de zwaar verdedigde dorpjes.

Tenslotte veroverd door de infanterie van de 3e Britse Divisie.

Rechts: Het kasteel van Sannerville dat midden in het gevechtsterrein lag, gefotografeerd op 19 juni 1944.

Uiterst rechts: Hersteld en gerestaureerd, 1973.



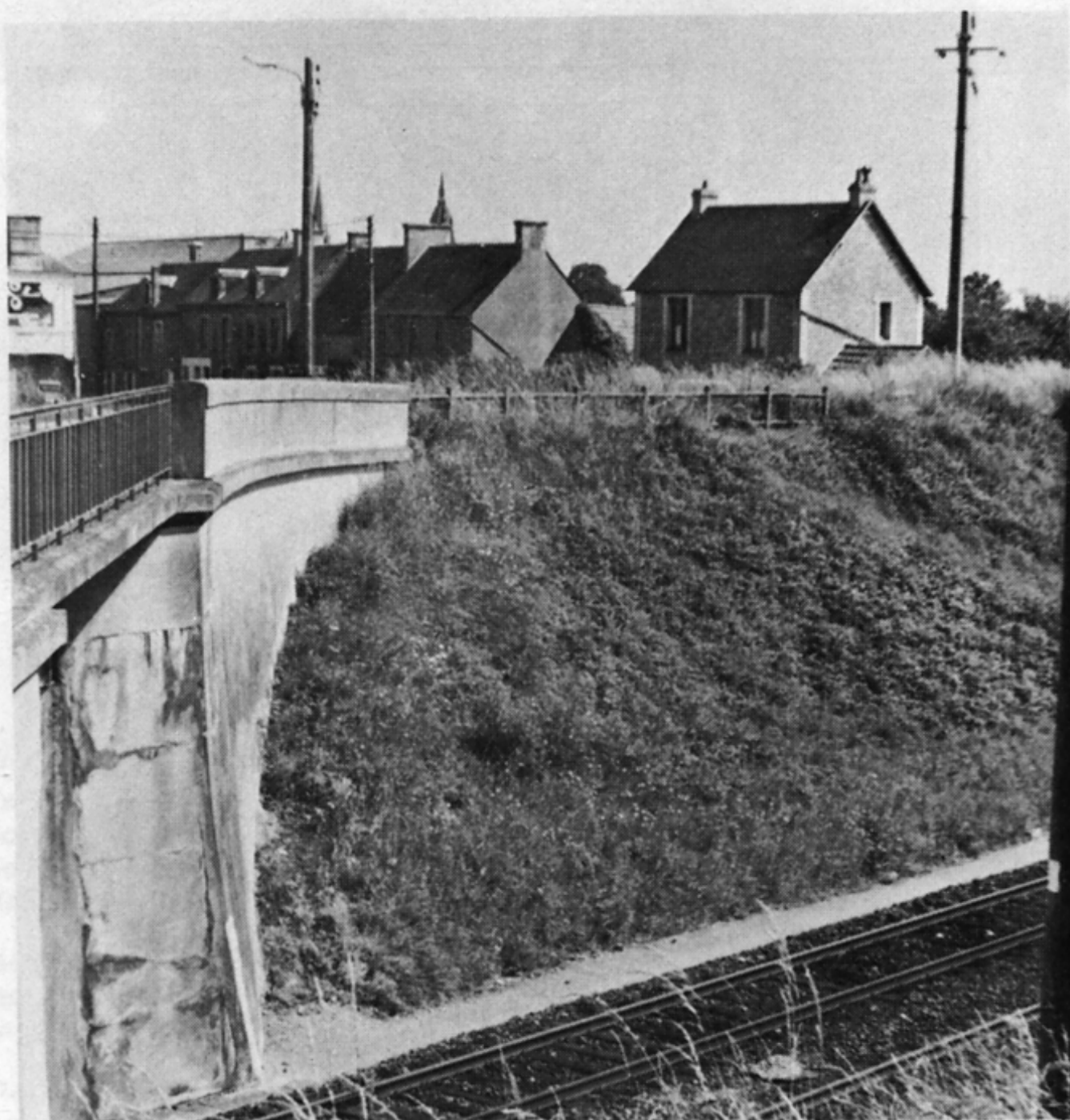
St Loup Hors

Op D-Day bombardeerde de R.A.F. de spoorbrug over de spoorbaan in St. Loup Hors. De Duitsers maakten een tijdelijke overgang die later door de Geallieerden werd gebruikt maar dat betekende dat de spoorlijn geblokkeerd was. Genisten van de 72e Veldcompagnie sloegen op 4 juli binnen vier uur een Bailey-brug op de plaats van de vernielde spoorbrug.

Links: De Bailey brug nadert haar voltooiing. De Burgemeester van Bayeux was de eerste persoon die er overheen reed – in een Jeep met Luitenant-Kolonel Lloyd.

Onder: De tegenwoordige spoorbrug is in de plaats van de Baileybrug gekomen. De sporen van de vroegere Duitse omleiding om de verwoeste brug heen zijn nog duidelijk te zien.

Rechtsonder: Vanuit de lucht is de situatie van de spoorwegkruising duidelijk te zien.





Caen is veroverd. Opgetogen burgers poseren hier met de soldaten, blij met hun herwonnen vrijheid, voor een winkel van de Co-op, die alhoewel nu gemoderniseerd nog steeds bestaat op dezelfde plaats in het herbouwde Caen.

Links en onder: De St. Pierre Kerk in het centrum van Caen. Nu moet je betalen voor het parkeren van je jeep – dat was 31 jaar geleden wel anders. (IWM).



CAEN

Rechts: Op 10 juli 1944 houden een Sherman-tank en een anti-tankkanon de wacht in de straten van Caen.

Onder: De uitgever tracht hier met behulp van de rechtse foto de juiste plaats te bepalen. Doordat de straat echter helemaal opnieuw gebouwd is, was een exacte vergelijking hier onmogelijk.





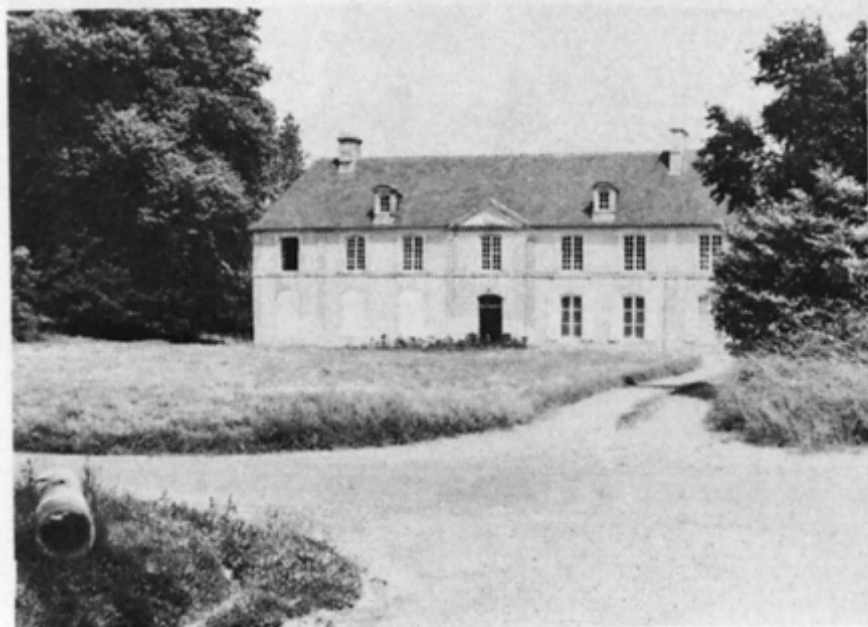
REVIERS

Boven en uiterst rechts: Revers werd op D-Day door Engelse infanteristen bezet. Deze foto's werden op 12 juni 1944 genomen, onze vergelijkende foto's in juni 1974. (IWM).



Boven: Tijdens de zware gevechten rondom Rauray, gebruikten Duitse scherpschutters een platform in de bomen tegenover het Kasteel de la Londe (rechts) om te vuren op het Suffolk Regiment dat het kasteel aanviel. Deze slaagden er snel in om de sluipschutters uit te schakelen.

Heden: Een gedeelte van het platform wordt nu door kinderen gebruikt om hun schommel aan te hangen. Toen onze redacteur vertelde wat daar gebeurd was lieten zij onmiddellijk Duitse kogelhulzen zien die zij op de grond onder het platform gevonden hadden.



Rauray

In deze omgeving vonden heftige gevechten plaats nadat een 'verse' tankdivisie door de Duitsers was ingezet. Er vonden zware gevechten plaats tijdens de 'Epsom' slag door Engelsen rondom het Kasteel dat in handen viel van het 3e Bataljon van het Suffolkgeregiment.





Tilly sur Seules.

Zonder succes op 14 juni door de 50e Divisie aangevallen. De 56e Infanteriebrigade vocht zich op 11 juni een weg tot in het centrum van het dorp en veroverde de stad op 19 juni definitief.

Midden: Sergeant Midgeley nam deze foto van mijnopruimende genisten in de hoofdstraat van Tilly sur Seules op 19 juni 1944.

Boven: In juni 1973 namen wij deze foto van een jongetje dat met een metaaldetector op dezelfde plaats stond. Gelukkig vond hij niets!



Lebisey

Verdedigingspunt voor 25 tanks van de 1e Compagnie en het Hoofdkwartier van de 21e Tankdivisie onder commando van Hauptmann Herr 's middags om 15.00 uur op D-Day. Tegen het invallen van de schemering voerde overste Jim Eadie zijn tanks tot 10 kilometer vanaf de landingsstranden naar de bossen op de heuvels rondom Lebisey. Op D+1 kregen zij opdracht de heuvel en het dorp Lebisey in te nemen maar na zware gevechten dreven de Duitsers hen met machinegeweren weer terug de bossen in. De omgeving werd tenslotte vroeg in de morgen van de 8e juli door de 185e Brigade van de 3e Divisie veroverd.

Links- en rechtsboven: In 1944 kruiste dit bruggetje de hoofdweg naar Caen in Lebisey. Deze Sherman tank werd op 8 juli gefotografeerd. Hedentendage is de brug afgebroken om de weg te kunnen verbreden – alleen het linkergedeelte van de muur is overgebleven. (IWM).



CULLY

Een zelfde dorpswinkeltje in 1944 en in 1973. (IWM).







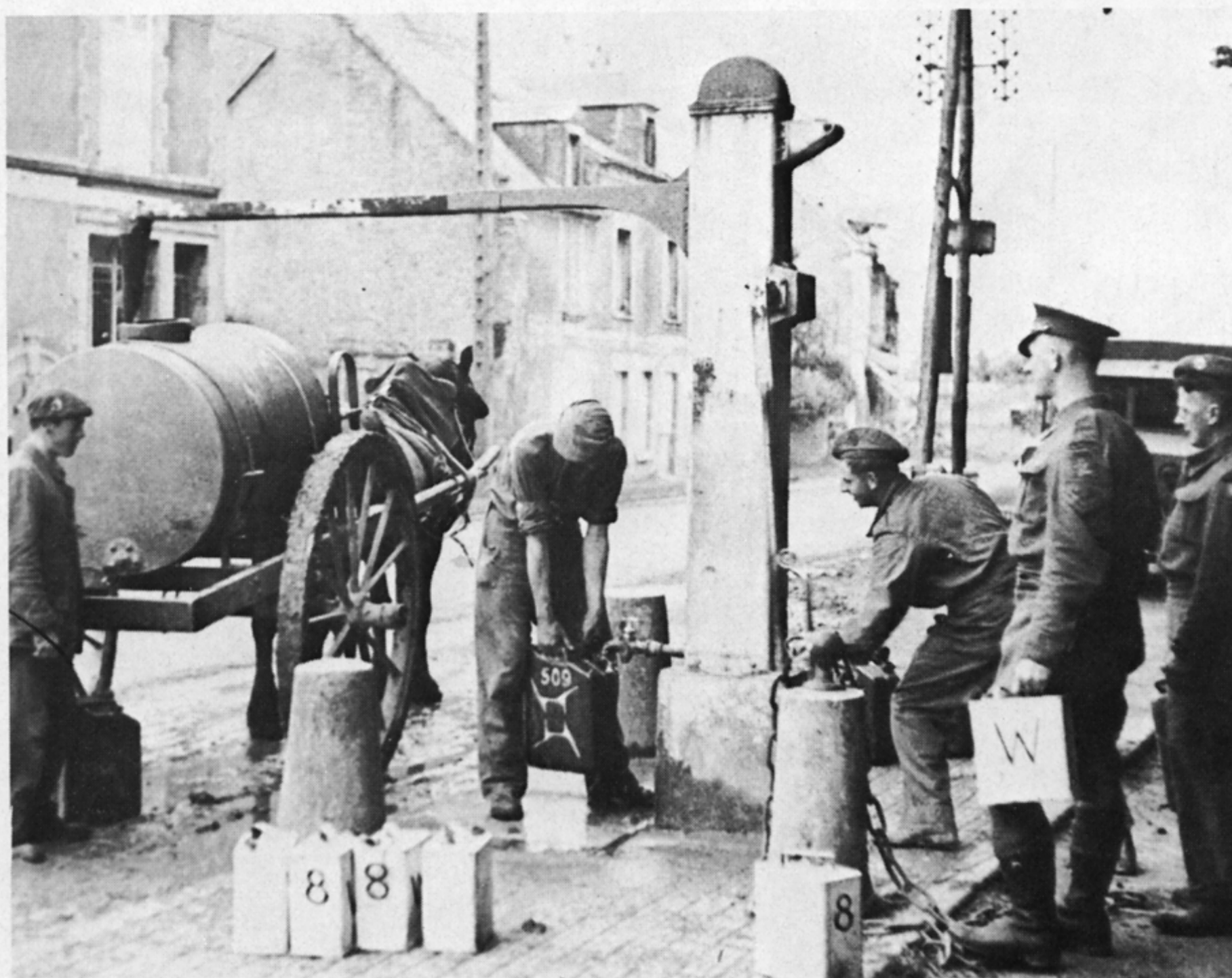


Bretteville l'Orgueilleuse

De eenheid van luitenant McCormick van het C-eskadron van het 6e Canadese Cavalerieregiment had op D-Day het contact met hun infanterie verloren en was zonder enige tegenstand door Bretteville opgerukt. Later trokken zij terug. Uiteindelijk werd de stad op 7 juni door de 7e Canadese Brigade veroverd, maar door een tegenaanval op 12 juni van het 12e SS met Mark V Pantertanks en Mark IV tanks moesten zij hun posities weer prijsgeven.

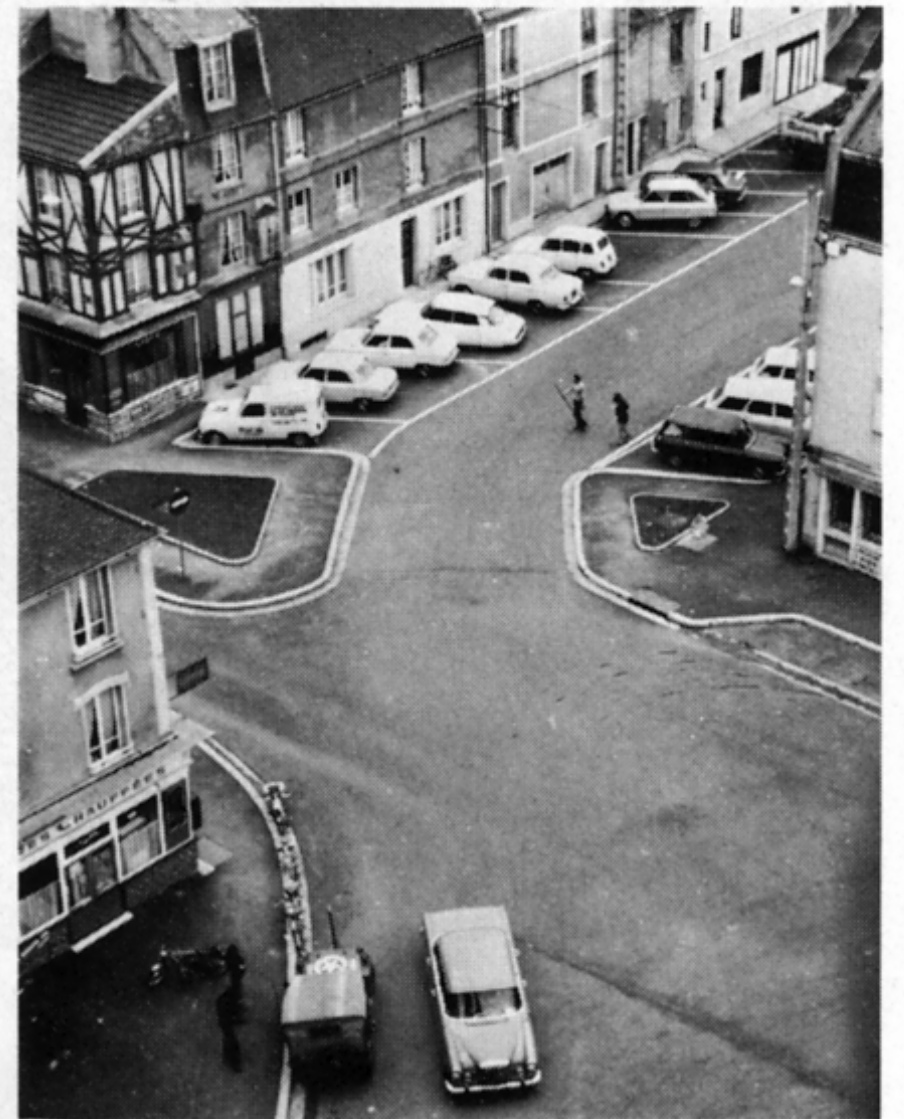


Deze foto's werden op 30 juni genomen in Bretteville L'Orgueilleuse. Het dorp was het toneel geweest van verbitterde gevechten en veel huizen waren beschadigd. Engelse troepen bekijken hier een buiten gevecht gestelde Panther tank tegenover de kerk, die een stuk van de toren was kwijtgeraakt. (IWM).



Links en onder: Bij de dorpspomp helpen soldaten een boer met water halen. Een van onze redacteuren staat hier op de plaats waar de pomp gestaan moet hebben, juni 1973.





LA DELIVERANDE

De pastoor van de kerk met de twee torens gaf ons toestemming om in een van de spitsen naar boven te klimmen, langs de grote torenklok heen, om deze vergelijkende foto te kunnen maken. Wanneer de klok geslagen zou hebben, zouden wij onherroepelijk van onze wankelende basis gevallen zijn. De smalle straat is verbreed en nu staan er auto's geparkeerd op het punt waar eens de Sherman tanks voorbij dreunden. (IWM).

Deze foto's werden genomen op D+2 toen tanks het dorp passeerden op weg naar Caen. (IWM).





Cristot

Op 11 juni verloren de Engelsen negen tanks in de boomgaarden rondom Cristot. Uiteindelijk op de 12e SS Tankdivisie veroverd door de 49e Divisie tijdens de opmars naar Tilly sur Seulles. Het dorp werd zwaar beschadigd door de beschietingen. De Duitsers lieten veel sluipschutters achter die echter vrij snel door de mannen van de 49e Divisie uitgeschakeld konden worden. Nadat Cristot was ingenomen bombardeerden de Duitsers het dorp.

Links en onder: De zwaar beschadigde kerk van Cristot is uiterst zorgvuldig gerestaureerd. Het achterste gedeelte van de kerk is echter ingekort, terwijl het verwoeste gedeelte er nog ligt. (IWM).



Isigny

Op 9 juni veroverd door de Amerikaanse 29e Divisie nadat de stad op 8 juni door zware bombardementen voor 60% vernield was.

De redacteur poseert hier als de allang vergeten M.P. die 31 jaar geleden op dit punt het verkeer regelde. (IWM).





Het radarstation van Douvres

Bij Douvres la Deliverande, 1000 meter ten westen van het dorp hadden de Duitsers een twee verdiepingen hoog, ondergronds radarstation gebouwd dat verdedigd werd door twee bunkers van gewapend beton samen met vijf 50 mm anti-tankkanonnen en veel 20 mm geschut en lichte automatische wapens in geschutsofstellingen. Wegversperringen blokkeerden de nadering over de weg terwijl het hele complex omgeven was met prikkeldraadversperringen en mijnen tot een straal van 40 meter.

Het werd op 7 juni aangevallen en vervolgens weer op 12 juni. Op 17 juni rukte een eenheid van AVRE-tanks en vlegeltanks op vanuit de noordwestelijke hoek van Douvres. Er werden drie doorgangen door het mijnenveld gemaakt en na een verbitterd gevecht gaf het garnizoen van vijf officieren en tweehonderd manschappen zich over.

Van de twee stalen radartorens is nu niets meer te zien. De bovenkant van verschillende bunkers is nog wel te zien waar de ingangen naar de ondergrondse verblijven zijn dichtgemaakt.



OMAHA BEACH

Deze overbekende foto (boven) werd in St. Laurent genomen, op de Easy Red sector van Omaha Beach en laat de soldaten van de 2e Amerikaanse Infanteriedivisie zien. (IWM).

Onze vergelijkende foto, genomen in juni 1973, toont hetzelfde terrein. Vanuit de lucht (boven) ziet alles er nog net zo uit als toen de troepen aan land gingen.



Carentan

Een van de steden die ingenomen moest worden om contact te maken met de Amerikaanse troepen die op Utah en Omaha Strand geland waren. Het Amerikaanse VIIe Korps moest Carentan veroveren en alhoewel vooruitgeschoven eenheden op 9 juni de buitenwijken bereikten, duurde het toch tot 12 juni voor de stad in hun handen viel. Men kwam tot de ontdekking dat de Duitsers tot de laatste patroon hadden gevochten. De 17e SS Tankdivisie deed op 13 juni een tegenaanval, die echter werd afgeslagen.



Het station van Carentan in 1944 en in 1973. (IWM).



De redacteur en zijn zoon wijzen naar de plaats waar het richtingsbord gestaan moet hebben waar de soldaten in 1944 zo verheugd naar wezen. De twee met cement gevulde gaten geven exact de plaats van de richtingaanwijzer aan. (IWM).



Nu een moderne straat in Carentan, de slagerij aan de rechterkant bestaat nog steeds – de spoorbomen zijn nog steeds open! (IWM).





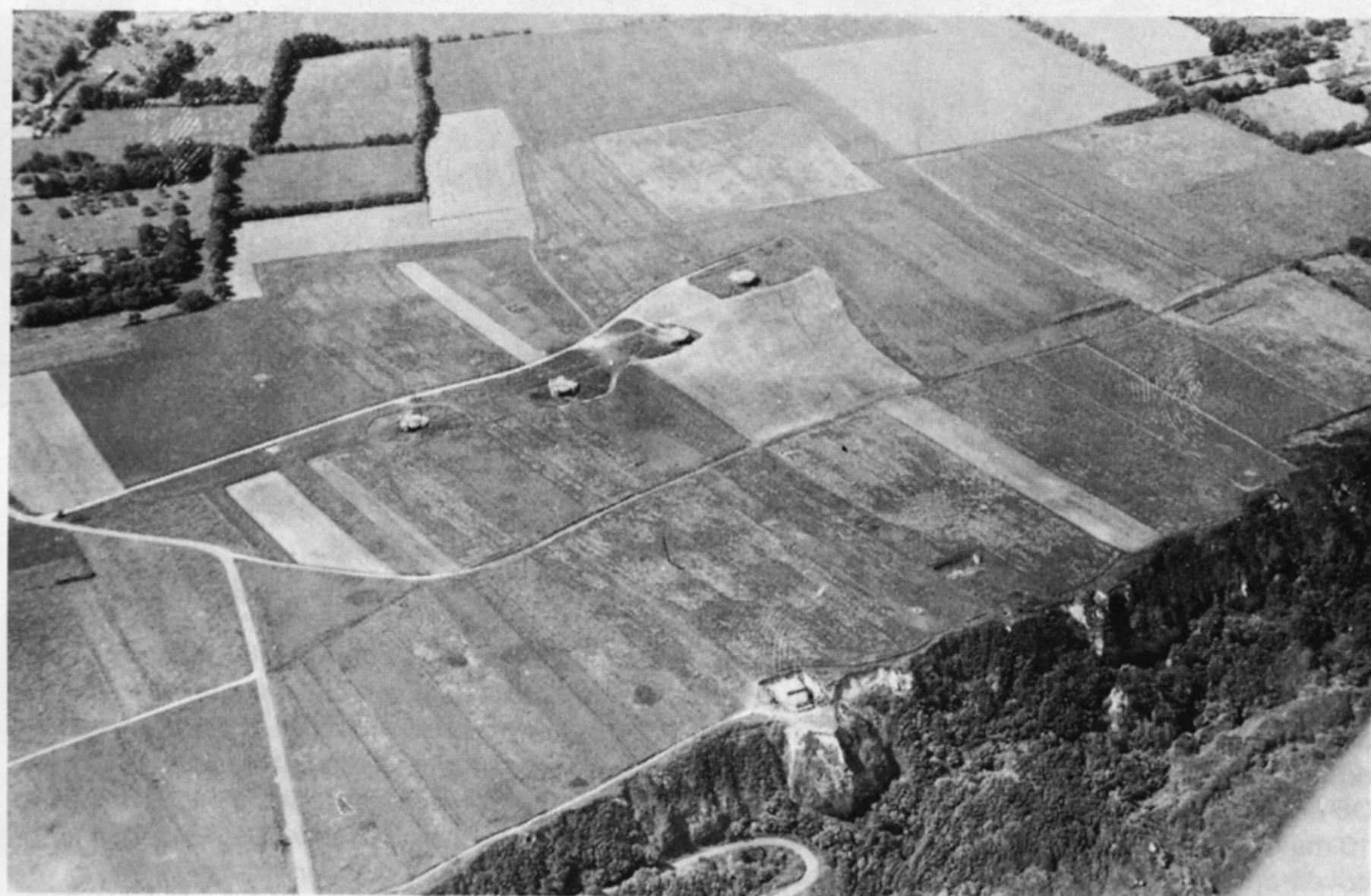
Longues

De bouw van de Duitse kustbatterij op de 60 meter hoge rotsen bij Longues sur Mer was in september 1943 begonnen. De batterij bevatte vier 152 mm kanonnen in betonnen bunkers. Op de rand van de rotsen was een twee verdiepingen hoge waarnemingspost (de benedenverdieping voor de commandant, de bovenverdieping voor de waarnemingsapparatuur). In juni 1944 was het gezichtsveld van de waarnemingspost nog niet geheel vrij omdat de egalisatiewerkzaamheden nog niet klaar waren. De batterij had ook zoeklichten, luchtafweergeschut en een strandverdediging. De geallieerde luchtmacht liet 1.500 bommen boven het gebied vallen, hetgeen echter niet kon voorkomen dat dit de enige batterij was die op 6 juni in staat was het vuur van de aanvallende schepen te beantwoorden. De batterij werd gebombardeerd tussen 03.15 uur en 05.00 uur en om 05.30 opende de Britse kruiser H.M.S. Ajax het vuur. Even voor 06.00 kwam de batterij in actie en beschoot het hoofdkwartierschip de Bulolo. De beschieting duurde 20 minuten en ging weer door na een korte pauze waardoor de Bulolo zich in de richting van de zee moest terugtrekken. Later voegde de H.M.S. Argonaut zich bij de Ajax en tegen 08.45 werd de batterij het zwijgen opgelegd. 179 Granaten werden vanaf de kruisers afgevuurd terwijl er op twee van de vier kanonnen voltreffers werden geplaatst.

Tegenwoordig is deze batterij een van de best bewaard gebleven onderdelen van de Atlantik Wall verdedigingslinie terwijl ook de vier kanonnen nog op hun affuiten staan. Een kanon werd totaal vernield door de voltreffer maar de brokstukken zijn nog steeds aanwezig.

Uiterst links: De waarnemingspost met de haven van Arromanche op de achtergrond.

Links: de batterij van dichtbij.



Midden: De plaatsing van de batterij kan duidelijk gezien worden op deze luchtfoto uit 1973 met op de rand van de rotsen de waarnemingspost.



Graye sur Mer

Graye sur Mer lag in de Mike-sector van het Junostrand. De verdedigingswerken in deze sector waren zeer solide met enorme prikkeldraadversperringen en mijnevelden. De geplande uitgang vanaf het strand liep door een moerassig gebied dat geïnundeerd was door de rivier af te dammen die er door liep. De uitgangsweg kruiste deze rivier door middel van een smalle duiker die zwaar gebombardeerd was. Midden in de uitgangsweg was een grote tankval van 4 meter breed en 3 meter diep uitgegraven.

Toen het 26e Aanvalsekadron landde kwamen de DD tanks (varende tanks) het eerst op het strand samen met de aanvallende infanteristen. Hun vlegeltanks begonnen met de mijnopruiwingswerkzaamheden in de richting van de twee uitgangen, de hoofduitgang en een andere 900 meter ten westen van Courseulles. Bij laatstgenoemde uitgang ging al spoedig een tank verloren, doordat in een mijnenveld een van de rupsbanden vernield werd. Twee andere tanks werden buiten gevecht gesteld waardoor ze de uitgang versperden. De resterende tanks concentreerden zich derhalve op de hoofduitgang. Een grote fascine (bundels takkenbossen) werd in de tankval gegooid. De tanks rolden toen over het gat heen en volgden de weg waarbij zij moeizaam om de met water gevulde kraters moesten manoeuvreren. Aan de andere kant van de duinen kwamen de tanks onder vuur van mortieren en mitrailleurs te liggen vanaf de kruisingen bij de grote kustweg. Kapitein Hewitt, die zich niet realiseerde hoe groot de krater in de duiker was, gaf een fascine-tank opdracht het gat te dichten. De bestuurder, George Dunn, reed de tank voorzichtig naar voren naar wat hij dacht dat een stuk begroeide zandgrond was aangezien het water in de krater bedekt was met een fijn laagje stuifzand. De voorkant van de tank dook naar beneden en toen zag hij pas het water door het onkruid heen terwijl de tank begon te glijden. Hij stopte meteen maar de tank gleed door; hij zag plotseling niets meer door zijn kijkspleet en de motor sloeg af. Er stroomde water naar binnen en iemand trok hem naar boven en zette hem op de geschutskoepel die nog maar net boven het water uitstak. De zes overige leden van de tankbemanning slaagden erin om uit de tank te komen alhoewel drie van hen



Boven: Het aanzien in 1973 van de verdedigde samenkomst van wegen.

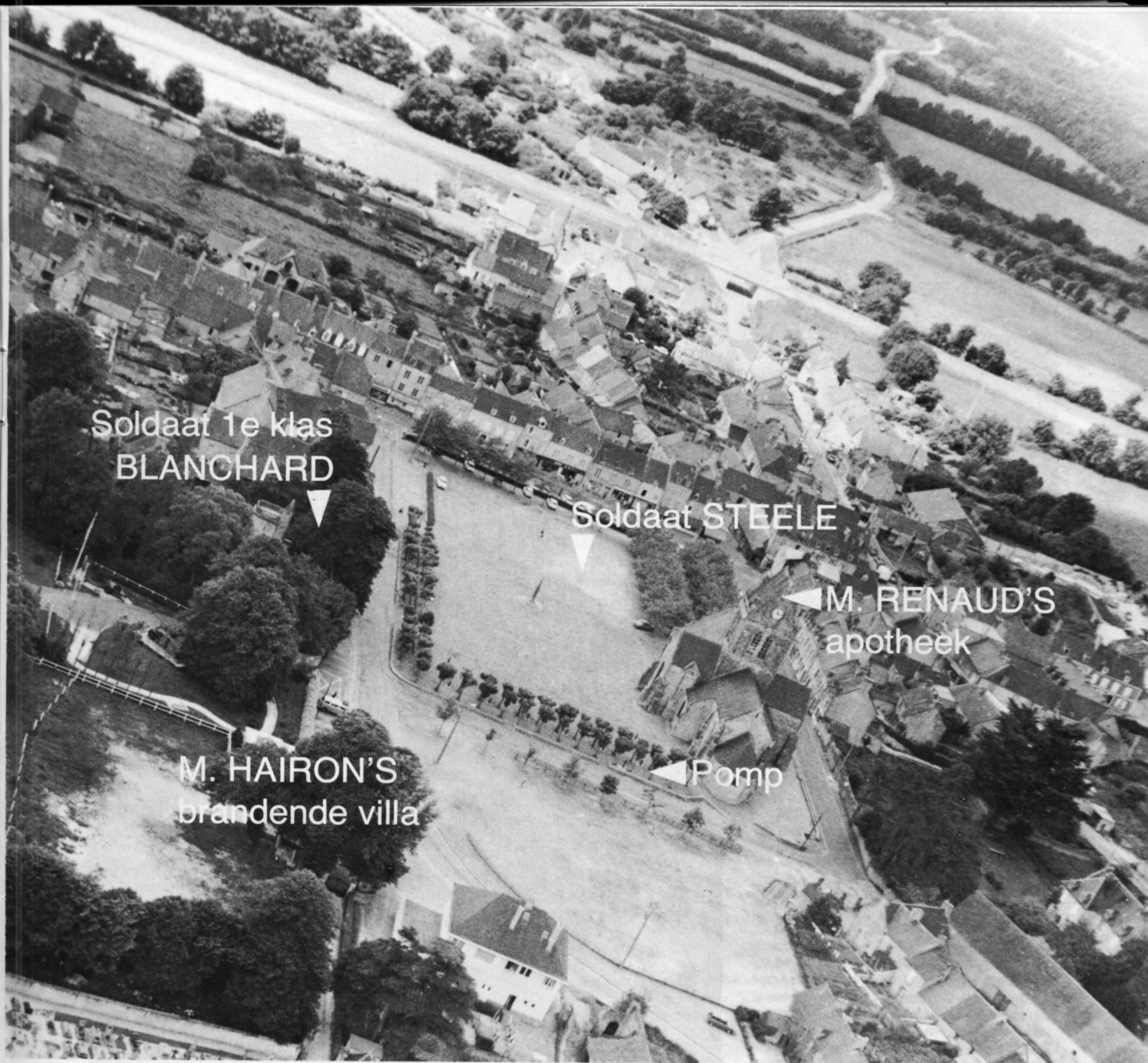
Boven: de weg over de duiker, met nog zichtbaar de sporen waar de tank begraven ligt.

ernstig gewond raakten door mortiervuur voor zij de beschermende duinen konden bereiken. De drie overlevenden werden nog diezelfde middag naar Engeland geëvacueerd.

De bruglegger-tanks hadden bruggen die slechts 10 meter lang waren. De brug die gelegd werd lag boven op de gezonken tank en aan de voorkant werden nog meer fascines in het water gegooid. De troepen brachten het hout mee vanaf het strand en om 09.15, een uur en een kwartier na de landing, staken de eerste tanks en infanteristen de brug over om de huizen te bestormen van waaruit de machinegeweren en de mortieren hen voortdurend bestookt hadden. Er waren al zes tanks over de brug gereden toen de brug van de gezonken AVRE dreigde te glijden. De tanks werden tegengehouden en de brug werd weer vastgezet. Vier tanks slaagden er nog in om over de brug te komen toen een Sherman-tank in de drassige grond vastraakte. De tank werd eruit gesleept en er werden nog meer takkenbossen in de overgang gegooid.

De bestuurder van het eerste stuk rijdend geschut dat de brug moest oversteken vergiste zich in de afstand en reed zichzelf zo vast dat zijn rupsbanden geen grond meer raakten. Drie bulldozers trachtten tevergeefs hem los te trekken en er moesten twee AVRE tanks te hulp geroepen worden. Tegelijkertijd was men erin geslaagd om van een boer een paard en een wagen te krijgen waarmee men puin van de vernielde huizen haalde. Hiermee werden de krater en de gezonken tank bedekt.

De hierboven beschreven actie vond plaats bij de hoofduitgang van de MIKE sector. De brug die gevormd werd door de Churchill AVRE tank en het puin waarover later een verharding werd aangebracht, werd Pont D'Avre genoemd. Vroeger kon men nog wel zien dat er een tank begraven lag maar nu is daar helemaal niets meer van te bespeuren. Met behulp van een metaalde-tector hebben wij echter de juiste ligging van de tank in de weg kunnen bepalen.



St. Mère Eglise

Op de westelijke flank van de aanval zouden 13.000 parachutisten van de Amerikaanse 82e en 101e Divisie Luchtlandingstroepen worden neergelaten. St. Mère Eglise is een klein marktplaatsje met grijze stenen huizen dat aan de weg ten zuiden van Cherbourg ligt in de droppingszone. Alexandre Renaud was de burgemeester en tevens eigenaar van de apotheek die aan het dorpsplein lag — de Place de l'Eglise.

Op de avond van de 6e juni werden er vlak in de buurt bombardementen uitgevoerd. Renaud kon de grond gewoon voelen trillen. Hij dacht dat vliegtuigen de batterijen bij St. Marcouf en St. Martin de Varreville aanvielen en die lagen maar een paar kilometer van zijn dorp verwijderd. Hij maakte zich zorgen over de stad en de inwoners. Het enige wat de bevolking kon doen was schuilen in kelders of onderkomens, gegraven in de tuinen, want door de avondklok mochten zij uiteraard hun huizen niet verlaten. Renaud bracht

zijn vrouw Simone en hun drie kinderen naar de gang die naar de woonkamer liep. De zware houten balken boden een redelijk goede bescherming. Het was ongeveer 01.10 uur toen de familie de geïmproviseerde schuilplaats betrok. Renaud herinnert zich dat tijdstip (voor hem was 12.10 uur) omdat er juist op dat moment hard en dringend op de voordeur gebonsd werd.

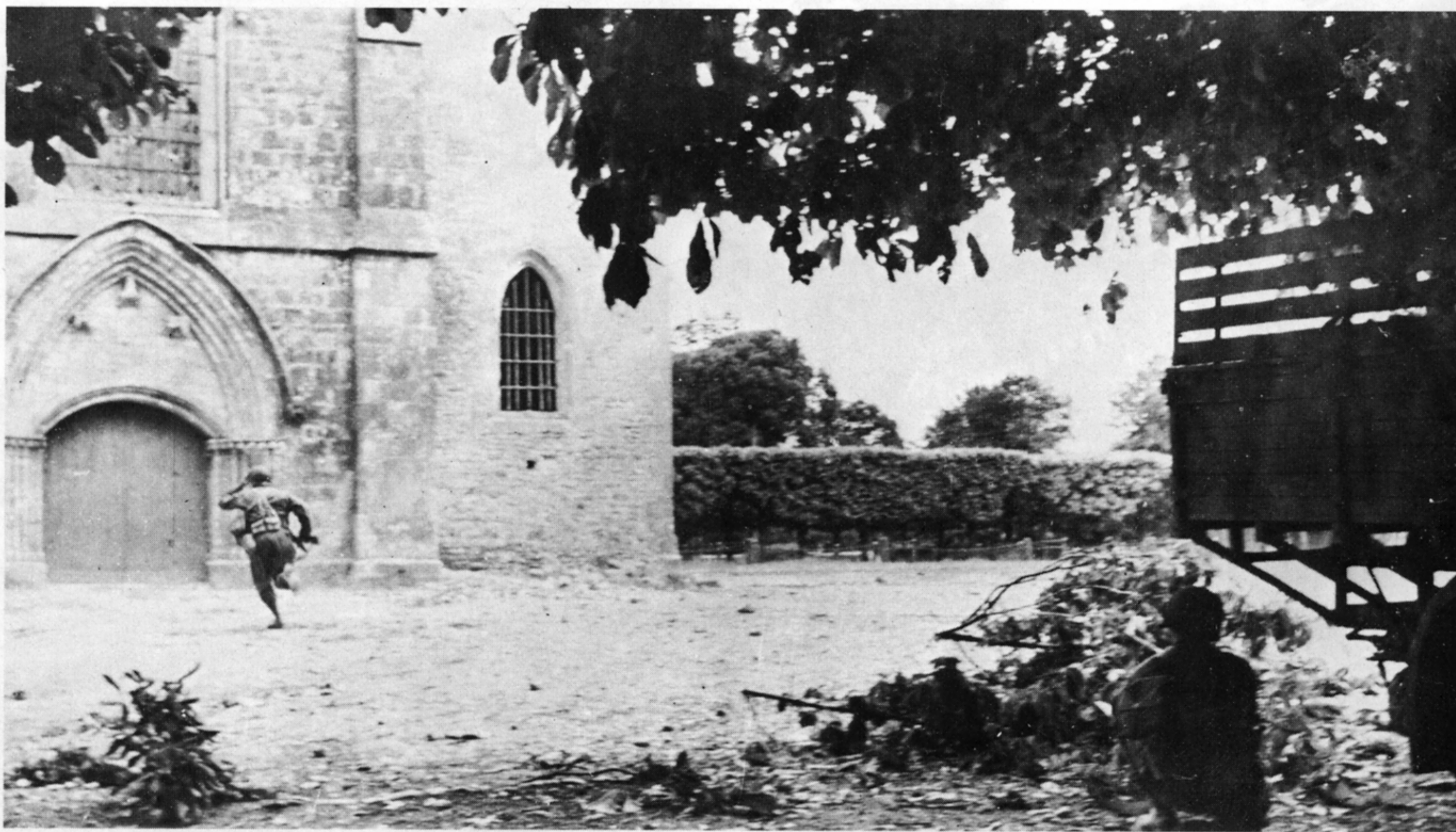
Renaud liet zijn gezin achter en liep door de donkere apotheek die uitkeek op de Place de l'Eglise. Juist voor hij bij de deur kwam zag hij wat er aan de hand was. Door de etalages van zijn winkel zag hij dat het plein met eromheen de kastanjabomen en de grote Normandische kerk, hel verlicht was. De villa van M. Hairon aan de andere kant van het plein stond in lichterlaaie.

Renaud opende de deur. De brandweercommandant stond voor hem met zijn luisterrijke koperen helm die tot aan zijn schouders kwam. 'Ik denk dat het door een afgedwaalde brandbom van een van de vliegtuigen getroffen is', zei de man zonder enige inleiding, terwijl hij zich omdraaide naar het brandende huis. 'Het vuur verspreidt zich snel. Kunt u de commandant vragen de avondklok op te

heffen? We zullen zoveel mogelijk mensen nodig hebben om de brandemmers door te geven'.

De burgemeester rende naar het Duitse hoofdkwartier dat vlakbij was. Hij legde de situatie snel uit aan de dienstdoende sergeant die hem op eigen initiatief toestemming gaf. Tegelijkertijd waarschuwde de Duitser de wacht om een oogje te houden op de vrijwilligers. Toen liep Renaud naar de pastorie om pastoor Louis Roulland op de hoogte te brengen. De pastoor stuurde zijn koster naar de kerk om de klokken te luiden, terwijl hij samen met Renaud en de anderen op de deuren klopte om de inwoners op te trommelen. Boven hen begon de kerkklok het dorp wakker te luiden. De mensen kwamen er aan, sommigen in hun pyama's, anderen half gekleed en spoedig waren er meer dan honderd mannen en vrouwen in twee lange rijen bezig de emmers water door te geven. Om hen heen stonden ongeveer dertig Duitsers gewapend met geweren en Schmeissers.

Het lawaai en de verwarring waren tijdens de afwezigheid van Renaud toegenomen. De vlammen laaiden nog hoger op. Een vonkenregen daalde neer op de omliggende huizen waarvan



Boven: Amerikaanse troepen veroveren de kerk in St. Mère Eglise vanaf het plein waar de vorige avond de parachutisten geland waren.

Rechts: Een redacteur 'verovert' de kerk in 1973.

sommige al begonnen te branden. Het hele tafereel leek een nachtmerrie. Renaud stond verward naar de verhitte, opgewonden blussers en de volledig geklede Duitse schildwachten met hun geweren en mitrailleurs te kijken. En boven het kerkplein stroomde de kerkklok haar oproep nog steeds uit, het panopticum alleen nog maar groter makend. Op dat moment hoorde iedereen het dreunen van de vliegtuigen.

Het geluid kwam vanuit het westen – een voortdurend sterker wordend gegrom en met dit dreunen kwam het lawaai van het luchtafweergeschut mee dat dichterbij kwam naarmate de batterijen op het schiereiland de naderende formaties beter onder vuur konden nemen. Op het plein van St Mère Eglise keek iedereen naar boven, als in trance, het brandende huis helemaal vergetend. De kanonnen in het dorp begonnen te bulderen en het gedreun was nu recht boven hen. De luchtvloot was gearriveerd, vleugel naast vleugel, dwars door het kruisvuur dat van beneden af in hun richting geslingerd werd. De vliegtuigen voerden licht. Ze vlogen zo laag dat sommige mensen op het plein instinctief in elkaar doken en Renaud herinnert zich dat de vliegtuigen 'grote schaduwen op de grond wierpen; er leken rode lichten in de vliegtuigen te branden'.

Golf na golf vlogen de vliegtuigen over, de eerste vliegtuigen van de grootste luchtoperatie ooit uitgevoerd – 882 vliegtuigen met 13.000 man, met als doel de 6 landingszones die allemaal op een paar kilometer van St. Mère Eglise lagen. De parachutisten buitelden naar buiten, rij na rij. En toen diegenen die moesten landen in de zone vlak buiten het dorp naar beneden zweefden hoorden zij een geluid dat helemaal niet bij de normale geluiden tijdens gevechtshandelingen paste: een kerkklok, midden in de nacht. Voor velen was het het laatste geluid dat zij ooit zouden horen. De sterke wind dreef een aantal parachutisten in de richting van het inferno op de Place de l'Eglise – en van de geweren van de Duitse schildwachten, die door een gril van het lot op het plein aanwezig waren. Luitenant Charles Santarsiero van het 506e Regiment stond in de deuropening van zijn



vliegtuig toen zij over St. Mère Eglise heen vlogen. 'We vlogen op ongeveer 120 meter hoogte', herinnert hij zich, 'en ik kon een grote brand zien terwijl er een heleboel Moffen rondrenden. Op de grond leek een grote verwarring te heersen. De hel was losgebroken. Luchtafweergeschut en het vuur van lichte wapens kwam in onze richting en die arme mensen zaten er midden tussen in.'

Bijna op hetzelfde moment dat hij zijn vliegtuig verliet merkte soldaat John Steele van het 505e Regiment dat hij in de richting van een brandend dorp daalde, in plaats van de verlichte landingszone. Toen zag hij Duitse soldaten en Franse burgers als gekken door elkaar heen lopen. Het kwam Steele voor alsof iedereen naar hem keek. Het volgende ogenblik werd hij getroffen door iets dat leek op 'de snee van een vlijmscherp mes'. Er was een kogel in zijn voet geploft. Steel zag iets wat hem nog meer verontrustte. Slingerend in zijn harnas kon hij niets aan zijn koers doen om de stad te ontwijken, zijn parachute voerde hem daarentegen recht in de richting van de kerktoren aan het eind van het plein.

Boven Steele hoorde soldaat eerste klas Ernest Blanchard de kerkklok luiden en zag hij de kogelregen overal rond hem naar boven komen.

Het volgende moment zag hij vol ontzetting hoe een parachutist vlak naast hem 'explodeerde en volledig in stukken werd gescheurd voor mijn ogen', waarschijnlijk door de explosieven die hij bij zich droeg. Blanchard begon wanhopig aan zijn touwen te trekken om niet midden tussen de menigte op het plein terecht te komen. Het was echter te laat. Met een hevig gekraak landde hij in een van de bomen. Rondom hem heen werden mannen neergemitraillerd. Er werd geschreeuwd, gegild, gekreund – geluiden die Blanchard nooit meer zal vergeten. Toen het machinegeweervuur dichterbij kwam probeerde Blanchard heftig om zijn harnas door te snijden. Hij viel uit de boom en rende in paniek weg zonder zich te realiseren dat hij ook een stuk van zijn duim had afgezaagd. De Duitsers moeten gedacht hebben dat St. Mère Eglise het middelpunt van een aanval van parachutisten was en zeker de dorpsbewoners dachten dat zij midden in een hevig gevecht zaten. In feite waren er slechts een klein aantal Amerikanen – misschien dertig – in het dorp terechtgekomen en niet meer dan twintig man kwamen in de buurt van het plein terecht. Het waren er echter genoeg om het Duitse garnizoen van iets minder dan honderd man volkomen in

De jeep van de redacteur voor de kerktoeren waar soldaat Steel met zijn parachute aan bleef hangen.

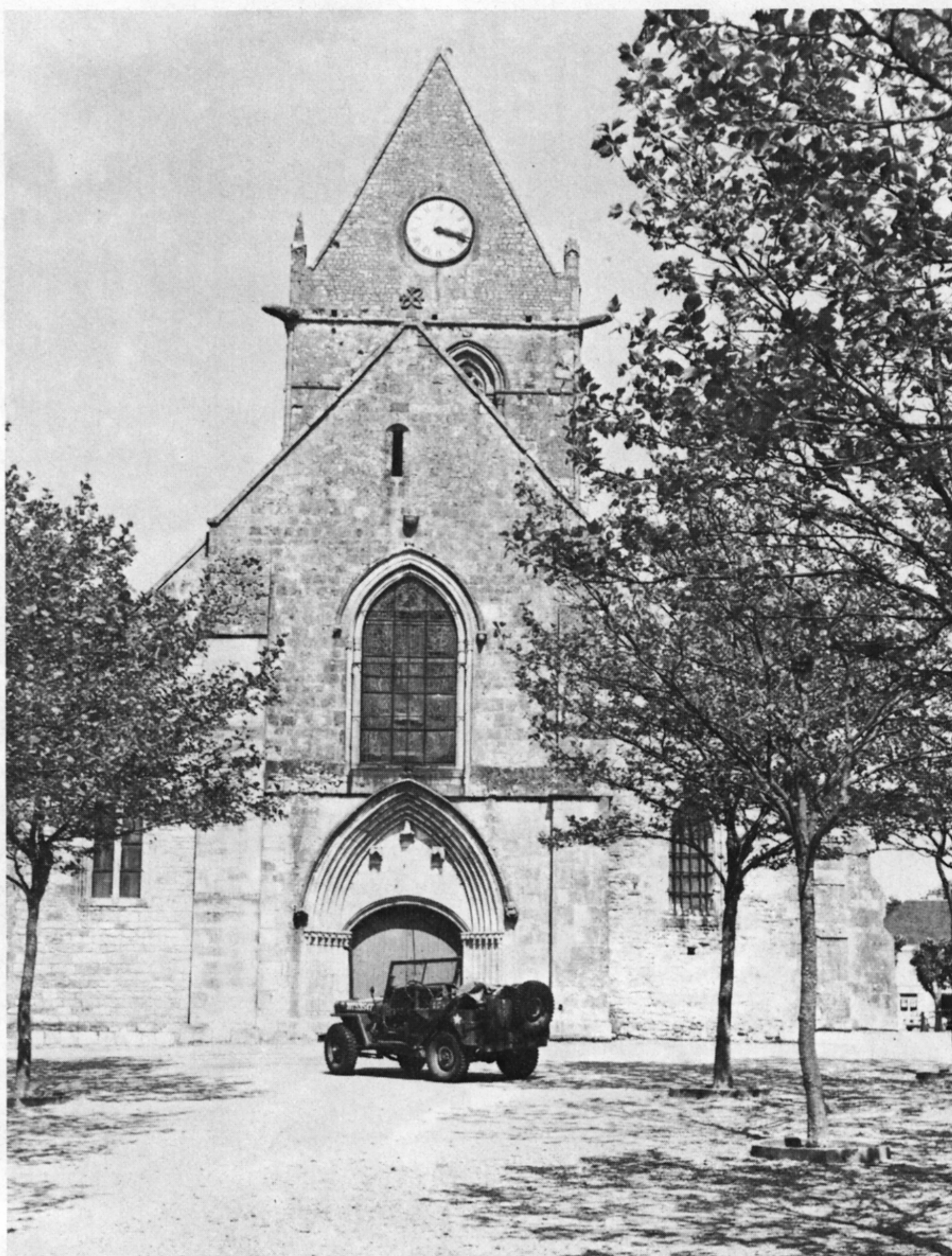
paniek te brengen. Versterkingen snelden naar het plein dat het middelpunt van de aanval leek te zijn en Renaud dacht dat sommige Duitsers die plotseling in het bloederige, brandende toneel terechtkwamen, volkomen hun beheersing verloren.

Ongeveer 15 meter vanaf de plaats waar de burgemeester stond, kwam een parachutist in een boom terecht en terwijl hij verwoede pogingen deed om zich van zijn harnas te bevrijden werd hij dadelijk onder vuur genomen. Terwijl Renaud toekeek 'leegde ongeveer een half dozijn Duitsers de magazijnen van hun automatische wapens op hem terwijl hij met open ogen naar beneden keek naar zijn eigen kogelgaten.'

Door de grote slachtpartij rondom hen heen waren de mensen op het plein zich niet bewust van de machtige luchtvloot die nog steeds onophoudelijk over hen heen dreunde. Duizenden mannen landden in de 82e landingszone ten noordwesten van de stad en in de 101e zone in het oosten en het westen tussen St. Mère Eglise en het Utah invasiegebied. Af en toe dreven er echter afgedwaalde parachutisten van verschillende onderdelen af in de richting van het inferno in het dorp. Een of twee van deze mannen, bekapt met munitie, handgraten en explosieven landden regelrecht in het brandende huis. Even een gegil, vervolgens een staccato van schoten en explosies op het moment dat hun munitie ontplofte.

Midden in deze verwarring en verschrikking vocht één man hardnekkig om het er levend af te brengen. Soldaat Steele, wiens parachute aan de torenspits was blijven hangen, hing precies onder de dakrand van de kerk. Hij hoorde het geschreeuw en gegil. Hij zag Duitsers en Amerikanen op elkaar schieten op het plein en in de straten. En bijna verlamd van angst zag hij het mondingsvuur van de mitrailleurs en de afgedwaalde kogels langs hem en over hem heen gaan. Steele had geprobeerd zich los te snijden, maar zijn mes was uit zijn handen gegleden en op het kerkplein beneden hem gevallen. Steele besloot dat zijn enige kans op dit moment was om zich dood te houden. Op het dak van de kerk, op een paar meter afstand, mitrailleurden Duitse soldaten alles wat zij konden raken, alleen Steele had hun aandacht niet. Hij was zo 'overtuigend'

Onder: Het plein zoals het er in 1973 uitziet gezien vanaf de pomp in de richting van de brandende villa van M. Hairon. Dorpsbewoners probeerden de brand in de nacht van de 6e juni te blussen met emmers water die zij aan elkaar doorgaven



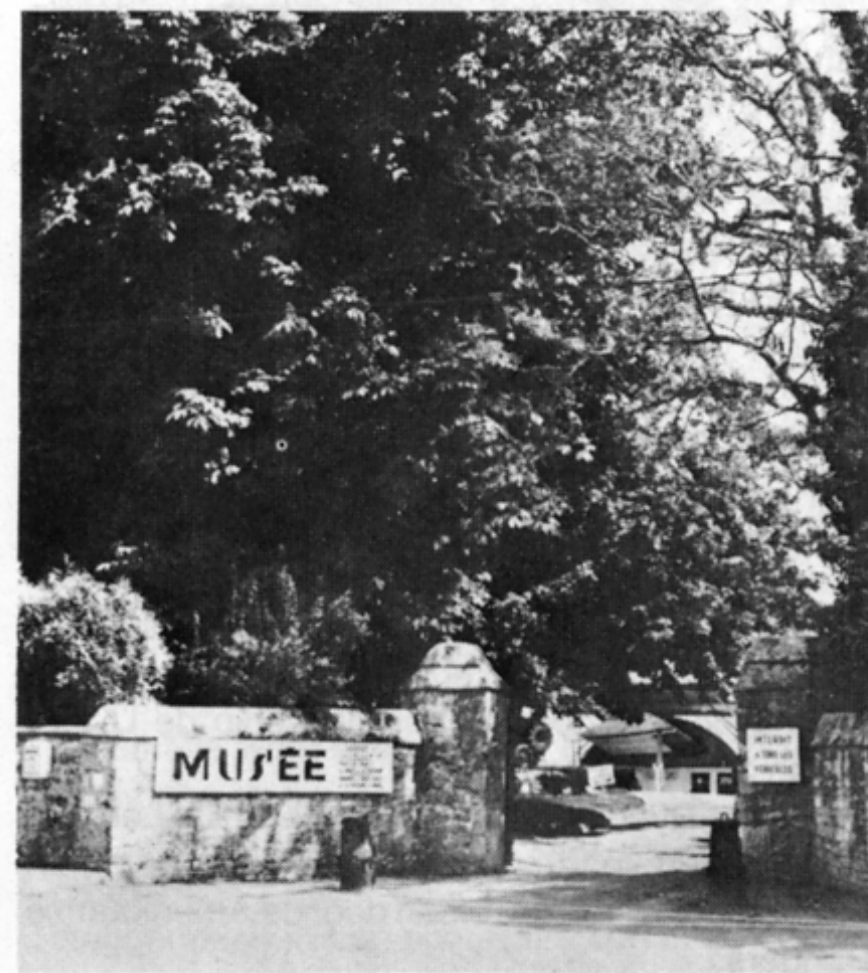
gesneuveld, slap in zijn harnas hangend, dat luitenant Willard Young van het 82e, die tijdens het hevige gevecht voorbij kwam, zich 'de dode man aan de kerktoeren' nog steeds herinnert. Uiteindelijk hing Steele daar meer dan twee uur te slingeren voordat hij door de Duitsers bevrijd en gevangengenomen werd. Door de shock en de pijn in zijn getroffen voet kan hij zich niets herinneren van de dreunende kerkklok op een paar meter afstand van hem.

Het is onmogelijk om vast te stellen hoeveel mannen er sneuvelden of gewond raakten op het kerkplein omdat er steeds weer vuurgevechten in het dorp oplaaiden tot het moment van de eigenlijke aanval die de verovering van de stad betekende. De meest reële schatting spreekt echter over ongeveer 12 doden, gewonden en vermisten. De meeste mannen waren van de F Compagnie van het 2e Bataljon van het 505e Regiment en in de officiële rapporten staat een korte dramatische aantekening: '2e Luitenant Cadish en de volgende dienstplichtige soldaten kwamen in het dorp terecht waar zij praktisch meteen neergeschoten werden: Shearer, Blankenship, Bryant, Van Holsbeck en Tlapa.' Soldaat Steele zag hoe twee mannen in het brandende huis terechtkwamen, waarvan hij er een meende te herkennen als Soldaat White van zijn eigen mortierafdeling die vlak na hem gesprongen was.

Het plein in St. Mère Eglise ziet er nog net zo uit als in de nacht van de landing. De apotheek van M. Renaud is er nog steeds evenals de open plek op de plaats van de brandende villa van M.

Hairon. De boom waar soldaat eerste klas Blanchard in terechtkwam staat recht voor het Airborne Museum. Hier bevindt zich een van de gerestaureerde WacoCG-4A Hadrian zweefvliegtuigen die tijdens de actie werden gebruikt. De hekken rondom het plein vertonen nog steeds de sporen van het mitrailleurvuur. De stad werd tenslotte om 04.30 uur door de Amerikanen ingenomen.

De boom aan de rand van het plein (nu ingang van het museum) waar parachutist Blanchard landde in de nacht van 6 juni 1944.



NORMANDIË 1973



Pointe du Hoe

Voor de oorlog vormden de rotsen van Pointe du Hoe een prachtig stukje natuurschoon, maar in 1944 hadden de Duitsers het gebied veranderd in wat beschouwd werd als de meest dreigende batterij voor de Amerikaanse landingsstranden. De zes 155 mm kanonnen konden zowel het Omaha als Utah strand bestrijken en het was daarom noodzakelijk deze stellingen buiten gevecht te stellen. Een kanon werd buiten gevecht gesteld tijdens een zwaar bombardement vanuit de lucht op 15 april 1944. Zonder dat de geallieerden daarvan op de hoogte waren hadden de Duitsers de kanonnen na deze aanval weggehaald en ze opgesteld in een gecamoufleerde stelling die de monding van de rivier de Vire bestreek. Aangezien de geallieerden hiervan onkundig waren voerden zij hernieuwde aanvallen uit op 22 mei en op 4, 5 en 6 juni. Vroeg in morgen van de 6e juni opende het slagschip de U.S.S. Texas het vuur op de rotsen.

Cornelius Ryan beschrijft in zijn boek 'De Langste Dag' op een voortreffelijke manier de landing en de bestorming van de rotsen door de Amerikaanse Rangers.

Boven: De commandopost van overste Rudder van het 2e Rangersbataljon in een krater, vlak onder de rand van de klif.

Rechts: Dezelfde plaats in juni 1973.

Raketten die touwen omhoog sleurden werden naar de 30 meter hoge rotsen van Pointe du Hoe afgevuurd. De Amerikaanse aanval vanuit zee tussen Utah en Omaha Strand was begonnen. De drie Rangercompagnieën van overste James E. Rudder werden met lichte vuurwapenen onder vuur genomen toen zij aan hun aanval begonnen om de zware kustbatterijen het zwijgen op te leggen, die volgens de inlichtingendienst beide Amerikaanse landingsstranden bedreigden. De negen landingsvaartuigen met de 225 man van het 2e Bataljon Rangers waren geland op een smalle strook onder een overhangend gedeelte van de rotsen. Hier hadden zij enige bescherming tegen het mitrailleurvuur en de granaten waarmee

de Duitsers hen bestookten, daar was dan ook echter alles mee gezegd. Vanuit zee namen de Engelse torpedobootjager Talybunt en zijn Amerikaanse zusterschip de U.S. Satterlee de top van de rotsen onder vuur. De Rangers van Rudder hadden op uur H aan de voet van de rotsen moeten landen. De eerste landingsboot was echter uit de koers geraakt en de kleine vloot was in de richting van Pointe de la Percee gevaren, 5 kilometer oostwaarts. Rudder had zijn fout bemerkt maar toen hij zijn vaartuigen weer op de goede koers had, was er kostbare tijd verloren gegaan. Deze vertraging zou hem zijn vijfhonderd man versterkingen kosten – de rest van het 2e Bataljon Rangers met overste Max Schneider van



het 5e Bataljon Rangers. Rudder had lichtpatronen af moeten vuren wanneer hij met zijn mannen de rotsen beklommen zou hebben als signaal voor de andere Rangers die enige kilometers uit de kust op dit teken lagen te wachten. Wanneer zij om 07.00 uur nog geen teken gehad zouden hebben moest overste Schneider aannemen dat de aanval op Pointe du Hoe mislukt was en moest hij naar Omaha Strand varen, 6 kilometer verderop. Daar zou hij achter de 29e Divisie aan, zijn Rangers in westelijke richting een omtrekkende beweging laten maken om de batterijen van Pointe du Hoe in de rug aan te vallen. Er was geen lichtkogel afgevuurd zodat de eenheid van Schneider al in de richting van Omaha voer. Rudder moest het zaakje alleen met zijn 225 man klaren.

Het was een grimmig, krankzinnig toneel. Steeds weer vlogen de raketten met de touwen, de touwladders en de enterhaken naar boven. Granaten en 40 mm machinegeweren geselden de bovenkant van de rotsen waardoor grote brokken aarde op de Rangers stortten. Mannen renden over het smalle, door de explosies doorgroefde strand met uitschuifbare ladders, touwen en raketten heen en weer. Af en toe doken er Duitsers op de rand van de rotsen op om hun steelhandgranaten te gooien of de Rangers onder vuur te nemen. Desondanks slaagden de Rangers erin, voortdurend dekking zoekend, om hun boten uit te laden en tegelijkertijd de bovenkant van de rots onder vuur te nemen. En vanuit zee trachtten twee DUKWS – amfibievaartuigen – met lange, uitschuifbare ladders (voor deze gelegenheid speciaal geleend van de Londense brandweer) zo dicht mogelijk onder de rotsen te manoeuvreren. Bovenin de ladders dekten Rangers hun kameraden aan de voet van de rots door de top van de rotsen onder een ware kogelregen te bedelven.

De bestorming was furieus. Sommige mannen wachtten niet eens tot ze een touw konden grijpen. Zij slingerden hun wapens op hun rug en met behulp van hun messen trachtten zij zich als vliegen tegen de rots op te werken. Een paar enterhaken hadden nu houvast gekregen en de mannen klommen achter elkaar naar boven. Wanneer de Duitsers erin slaagden om een touw door te snijden weerklonk er een woest gehuil op het moment dat de Rangers weer naar beneden stortten. Het touw van soldaat eerste klas Harry Robert werd tot twee keer toe doorgesneden. Bij zijn derde poging slaagde hij erin een nis te bereiken vlak onder de rand van de rots. Sergeant Bill 'L-Rod' Petty probeerde langs een gewoon touw naar boven te klimmen en alhoewel hij een voortreffelijk klimmer was, gleed hij telkens weer terug door het natte en modderige touw. Daarna probeerde Petty het met een touwladder maar op tien meter hoogte tuimelde hij weer langs de wand naar beneden toen de ladder werd doorgesneden. Sergeant Herman Stein werd op een andere touwladder bijna de afgrond in geduwd toen hij per ongeluk zijn zwemvest opblies. Hij 'worstelde een eeuwigheid' met het ding alhoewel er mannen boven en onder hem naar boven klommen. Toch bleef hij doorklimmen.

Nu klauterden er een aantal mannen langs allerlei touwen naar boven die houvast hadden gekregen. Sergeant Petty die voor de derde keer op weg naar boven was werd plotseling door kluiten aarde getroffen. De Duitsers namen vanaf de rand van de rots de omhoogklimmende Rangers onder vuur. De Duitsers boden wanhopig verzet ondanks het spervuur dat op hen werd afgevuurd door de Rangers bovenin de brandladders en het bombardement vanuit zee. Petty zag de man in het touw naast hem plotseling verstijven terwijl zijn handen het touw loslieten. Zowel Stein als soldaat eerste klas Carl Bombardier zagen het ook gebeuren. Terwijl zij ontzet toekeken tuimelde de man, af en toe een uitstekende rotspunt rakend, naar beneden. Petty dacht dat het 'een eeuwigheid' duurde voor het lichaam op het strand plofte. Petty voelde zich verstijven. Hij kon zijn ene hand niet meer boven de andere krijgen. Hij herinnert zich dat hij in zichzelf zei 'dit is niet te doen!' De Duitse



Pointe du Hoe zoals het er tegenwoordig uitziet met de nog steeds zichtbare verdedigingswerken. De commandopost van overste Rudder bevindt zich in het centrum. Voor de oorlog waren de rotsen vertikaal, door de beschietingen zijn ze echter verbrokken.

machinegeweren kregen hem echter weer in beweging. Toen de kogels gevaarlijk dicht in zijn buurt kwamen, 'ontwaakte' hij verbazingwekkend snel. Wanhopig legde hij de laatste paar meter naar boven af.

Overall kropen nu mannen over de rand waar ze dekking zochten in de granaatrechters. Voor sergeant Regis McCloskey die zijn zinkende munitieschip op het strand had kunnen zetten bood het hele tafereel een spookachtige, ongeloofwaardige aanblik. Het strand was door het bombardement vanuit de lucht en vanuit de zee voor het uur H zo met kraters doorploegd dat het wel een maanlandschap leek. Er hing een lugubere stilte nu de mannen zich over de rand van de rots hadden gewerkt en in de dekking biedende kraters waren gedoken. Het schieten was even opgehouden, er was geen Duitser te zien en zover men kon kijken was het één woest maanlandschap – een verschrikkelijk, onvoorstelbaar niemandsland.

Overste Rudder had zijn eerste commandopost al ingericht in een nis op de rand van de rotsen. Vanuit de commandopost zond zijn verbindingsofficier, luitenant James Eikner, het volgende bericht uit: 'Prijs de Heer'. Dat hield in 'iedereen boven'. Helemaal waar was dat echter niet. Aan de voet van de rotsen verzorgde de arts, in het burgerleven kinderarts, de doden en de stervenden – ongeveer 25 man. Van minuut tot minuut werd de dappere groep Rangers verder uitgedund. Tegen het einde van de dag zouden nog slechts 90 van

de oorspronkelijke 225 man in staat zijn een wapen te hanteren. Wat echter het ergste was, het was een heldhaftige maar zinloze poging geweest – om kanonnen tot zwijgen te brengen die er niet waren.

Ongeveer twee uur later vond een patrouille Rangers bijna twee kilometer landinwaarts een verlaten, gecamoufleerde batterij van vijf stukken geschut. Rondom elk kanon lag een hele voorraad granaten, de Rangers konden echter geen aanwijzingen vinden dat ze ooit bemand waren geweest. Dit waren de kanonnen van de batterij van de Pointe du Hoe. De kanonnen werden met explosieven onklaar gemaakt.

Gedurende die dag moesten de Rangers verschillende aanvallen afslaan – pas tegen de avond kwamen er wat versterkingen vanaf Omaha Strand. De volgende morgen arriveerden er nog eens 30 man, maar pas op 8 juni toen er twee Sherman tanks met nog meer Rangers kwamen opdagen, was de positie veilig gesteld.

Op het ogenblik wordt Pointe du Hoe onderhouden als een gedenkplaats terwijl de oude granaatrechters nog steeds aanwezig zijn. De hele fortificatie ligt er nog en men kan via een trap het strand bezoeken waar de Rangers landden. De beroemde foto van de commandopost van overste Rudder met de Amerikaanse vlag is 300 meter in oostelijke richting van de rots genomen.

Utah Strand

Kapitein George Mabry van het 8e Regiment Infanterie landde op Utah Strand.

Om 04.55 hadden de landingsvaartuigen zich gegroepeerd en begon hun lange tocht van anderhalf uur naar het strand. Ze werden voorafgegaan door twee 60 meter lange patrouillevaartuigen en een kleinere boot uitgerust met radar.

Om 05.40 uur zag Mabry het mondingsvuur en de rook van de kanonnen terwijl even later de eerste granaten oorverdovend over hem heen suidden naar de kust. Vanaf dat moment bulderde het scheepsgeschut zevenenzeventig minuten lang zijn vernietigende ladingen naar het strand.

De boten schoven langs de oorlogsschepen onder de beschermende paraplu van het geschut. Even voor 06.00 uur kon Mabry de kust zien; althans de rook en de opspuitende zandfontein op het strand. Hij tuurde naar de kustlijn die hij zo goed kende van kaarten en foto's, maar slaagde er niet in om iets te herkennen.

Landingsvaartuigen bewapend met 4.7. inch kanonnen voeren links en rechts met hen mee. Zeventien landingsvaartuigen met tanks uitgerust met raketwerpers slingerden hun 50-ponds raketten met een oorverdovend lawaai naar de kust.

Mabry kon het strand zien golven onder het tapijt van explosieven. Doordat de rook en de stofwolken in de richting van de zee dreven kon Mabry slechts af en toe iets van de duinen zien achter het strand. Er zou een molen te zien moeten zijn en een kleine duinpartij, Les Dunes de Varreville genaamd, die iets boven de andere duinen moest uitsteken. Hij herkende echter niets. De eerste golf landingsvaartuigen voer recht voor hem, een spoor van witte strepen achterlatend. Ongeveer 400 meter voor de kust vuurden twee landingsvaartuigen een zwarte rookgranaat af: het sein voor de marine dat de landing ging beginnen. Het spervuur werd onmiddellijk gestaakt; het werd stil op het strand. De landingsvaartuigen koersten op de smalle witte streep water bij het strand af. Hij was bijna op tijd, het uur H, 06.30 uur.

Het strand was ongeveer 300 meter breed en daarachter lagen een paar honderd Duitsers weggedoken in hun schuilplaatsen in de duinen.



Links: Soldaten van de 9e Infanteriedivisie zoeken dekking achter de stenen muur.

Boven: Het strand gefotografeerd om 06.30 uur in juni 1973. (IWM).

Mabry liep over de landingsklep en voelde het zand onder zijn voeten in ongeveer een meter diep water. Het was nog ongeveer een honderd meter naar de waterlijn. Het kostte hem ongeveer een minuut of twee voor hij in ondieper water terechtkwam en zich wat beter kon voortbewegen.

Op het strand aangekomen bleef hij even naar zijn kameraden staan kijken die hem met een ongeloofige uitdrukking op hun gezicht waren gevolgd; vervolgens liep hij in de richting van de duinenrij. Aan de zeekant van de duinen lag een betonnen muur van ongeveer 1.20 meter hoog en daar lagen de twee voorste compagnieën te wachten in het droge zand temidden van zaken die eigenlijk in een vakantie aan zee thuishoren: schelpen, zee-wier en kurken van vissersnetten. Toen pas merkte Mabry waarom hij geen enkel herkenningpunt had kunnen ontdekken. Tot nu toe was de landing van het bataljon eenvoudig geweest; het bataljon was echter op de verkeerde plaats geland. Generaal Roosevelt die het terrein waarschijnlijk nog beter kende dan Mabry was al een kijkje boven op de duinen gaan nemen en hij was tot de ontdekking gekomen dat zij anderhalve kilometer te ver naar het zuiden geland waren. Niemand op het strand interesseerde het hoe dat mogelijk was geweest. De belangrijkste kwestie was wat er aan gedaan moest worden: de eerste landingsgolf afschrijven en de volgende aanvalsgolven op de juiste plaats laten landen, of het hele aanvalsplan wijzigen en alle eenheden naar deze verkeerde plaats laten komen. De fout had tot een

enorme desastreuze verwarring kunnen leiden; de situatie werd echter gered door de aanwezigheid van generaal Roosevelt. Hij was niet alleen slagvaardig genoeg om dadelijk een beslissing te nemen, hij had daar ook de bevoegdheid toe. Tijdens de stilte veroorzaakt door de zwakheid van de Duitse troepen raadpleegde hij zijn twee bataljonscommandanten en gaf de marine vervolgens een bericht door dat alle volgende aanvalsgolven op de plaats moesten worden afgezet waar zij geland waren.

Mabry liep door een gat in de zeewering dat op een zandweg uitkwam. Daar lag een dode Duitser, de eerste die hij gezien had; links van hem de restanten van een prikkeldraadversperring.

Hij legde een heel stuk af, tegen de zandheuvels op ploeterend en er aan de andere kant weer afglijdend, tot hij plotseling landmijnen zag. Op het moment dat hij de eerste mijn zag, zag hij ze overal liggen, waarschijnlijk blootgewoeld door de beschietingen. Hij dacht dat het 'blindgangers' waren, maar hij stond in ieder geval midden in een mijnenveld waar nog meer mijnen zouden kunnen liggen die niet open en bloot lagen en die nog wel zouden kunnen ontploffen.

Hij vroeg zich af of hij terug of verder zou gaan, hij ging verder, zich haastend omdat hij dacht dat hij achtergebleven was.

Wat hem tenslotte tot staan bracht was een bunker van waaruit met een mitrailleur op hem werd geschoten. Hij was op dat moment al door de duinen heen en stond in een weilandje vlak

erachter. Hij zocht dekking in een afwaterings-slootje en probeerde via die sloot verder te kruipen; elke keer wanneer hij zich echter ook maar even vertoonde werd er weer op hem geschoten.

Mabry had geen idee van tijd meer. Waarschijnlijk was het al na negenen. In ieder geval moesten de genietroepen die in de derde aanvalsgolf waren geland al een uitgang vanaf het strand gemaakt hebben met hun bulldozers; want Mabry's dringende verzoek om assistentie van een tank werd spoedig beantwoord. Een van de 28 amfibietanks die het strand hadden bereikt kwam van achter hem door de duinen aangrommen, loste vier schoten op de bunker en rommelde weer weg, hem en zijn mannen achterlatend om de groep van ongeveer 20 Duitsers die met een witte vlag, die blijkbaar altijd snel voorhanden is, de bunker uit waren gekomen, gevangen te nemen.

Na deze hindernis genomen te hebben ging Mabry verder en na een tijdje werd hij beloond met het vinden van een dam over een rivier die intact was en onverdedigd leek te zijn. Dit was Uitgang no 1, de meest zuidelijke van alle bruggen, die naar Poupeville leidde en vandaar naar Sainte Marie du Mont. In het midden van de dam lag een kleine brug; en terwijl hij naar de brug kroop door het vlakke natte weiland hoorde hij schoten vanuit de richting van Poupeville en trok de juiste conclusie dat daar onmogelijk Amerikanen konden zijn, tenzij het parachutisten waren. Hij hing een klein oranje vlaggetje op dat hij speciaal voor dit soort gelegenheden had gekregen: de vlag die door de mannen van Kolonel Ewell gezien en herkend werd na hun gevecht in het kleine dorpsschootje. De parachutisten kwamen de dam over terwijl Mabry en zijn mannen hen tegemoet liepen. Een luitenant van de luchtlandingsstroepen begroette Mabry alsof hij in geen jaren meer een Amerikaan had gezien terwijl hij hem vertelde dat generaal Taylor er was die wel blij zou zijn dat hij geland was.

DUKW en Shermantanks in de duinen buiten het Utah-beach museum.



Utah Strand bij la Madeleine waar de verkeerde landing plaatsvond, is niets veranderd. De zeewering is op sommige plaatsen ingestort maar het gedeelte op de foto waar de mannen van kapitein George Mabry zich ingroeven ligt er nog steeds. Een onderzoek met een metaaldetector vlak voor die muur leverde een veldfles, een jerrycan uit 1943 en een munitiekist op. Alles lag op ongeveer 60 cm diepte en heeft waarschijnlijk op de bodem van de loopgraaf gelegen toen die dichtgegooid werd. Een plaatselijk klein museum dat is ingericht in een van de Duitse verdedigingspunten herbergt verschillende kanonnen, een DUKW, landingsvaartuigen een Shermantank en verschillende soorten wapens. Voor bezoekers wordt er een film vertoond, er hangen kaarten en bewegende schaalmodellen van de landing. De stranden van Utah werden tot in november 1944 gebruikt en zagen meer dan 826.000 soldaten, 220.000 voertuigen en 700.000 ton voorraden voorbijkomen.

Wrakkenberging

Op zoek naar wrakken in de bergen van Wales

Op een mistige novemberdag in 1944 voerde een C-47B Skytrain van de Amerikaanse Luchtmacht, beter bekend onder de naam die de R.A.F. eraan had gegeven, namelijk de Dakota, een routinevlucht met post en lading uit van Le Bourget, Parijs naar de basis Burtonwood in Lancashire en week daarbij uit naar Valley, Anglesey. Op onverklaarbare wijze vloog het vliegtuig ongeveer 25 km te zuidelijk toen het tegen een steile rots van ongeveer 700 meter hoogte in de Snowden vloog. De meeste wrakstukken vielen in de donkere diepten van Llyn Dylin (Het Zwarte Meer) maar een vleugel met een motor bleven in een spleet van de rots op ongeveer 100 meter boven het wateroppervlak steken, waarschijnlijk door de propellorbladen. Het R.A.F. Bergreddingsteam haalde in 1949 een aantal van de wrakstukken weg om te voorkomen dat kinderen uit de omgeving ernaartoe klommen maar tot op de dag van vandaag hangt het met camouflageverf beschilderde middenstuk nog steeds op de rotsen.

De Wrakkenbergingsdienst was nooit achter de juiste identiteit van het vliegtuig kunnen komen totdat zij op zekere dag benaderd werden door leden van de duikclub van West Bromwich die op een diepte van twintig meter het complete staartstuk van het vliegtuig hadden gevonden. Aangezien op het staartstuk het serienummer stond waarmee de archieven van de Amerikaanse Luchtmacht geraadpleegd zouden kunnen worden, wilde men dit staartstuk zo snel mogelijk bergen en daarom werd er in een weekeinde in oktober 1972 een bergingsoperatie op touw gezet. Het meer wordt gebruikt als waterreservoir voor de kuststreek van Noord-Wales, daarom was de toestemming van autoriteiten om te duiken nodig. Llyn Dylin is slechts bereikbaar via een 4 kilometer lange landweg die alleen door Landrovers bereiden kan worden, waarna nog een wandeling van ongeveer 800 meter door ruw terrein volgt. Vervolgens moesten twee boten en een zware duikuitrusting met behulp van paarden aangevoerd worden. Nadat dit achter de rug was bestond de eerste fase uit het bevestigen van 20 grote plastic containers aan het staartstuk. Daarna werd er met een compressor lucht ingepompt waarna de wrakstukken langzaam naar boven kwamen. Het bleek het hele staartstuk van het vliegtuig te zijn compleet met de horizontale draagvlakken. Het enige geschikte punt waar het geheel aan land kon worden gebracht lag ongeveer 500 meter verder-



op. Daarom werd er tussen deze twee punten een lijn gespannen waarlangs de boten met daar tussen in het staartstuk met handkracht naar de landingsplaats getrokken werden.

Toen het staartstuk eenmaal op het droge lag ontdekte men dat het geheel verbogen was, maar het serienummer 348473 was duidelijk te lezen door de gele verf, terwijl tevens de afgesleten herkenningstekens van de 27e Luchttransportgroep, het geel/zwart/geel/zwart op de punten goed herkenbaar waren. Het landingswiel aan het staartstuk kon nog draaien. Bovendien werden nog een cilinderkop en een wielklamp nog boven water gehaald. De hydraulische vloeistof bleek nog volkomen goed te zijn en was nog niet door het water aangetast ondanks het feit dat alles 28 jaar onder water had gelegen; een compliment voor de fabrikant.

Nu men de identiteit van de C-47 had bepaald konden de gegevens over de laatste vlucht achterhaald worden. Het vliegtuig had een bemanning van vier koppen gehad, een piloot, een co-piloot, een instrumentmaker en een radio-telegrafist terwijl het vliegtuig deel uitmaakte van het 86e Transportsquadron, een eenheid van de 302e Transportafdeling.

Het vliegtuig vloog langs Burtonwood heen omdat de weersomstandigheden een landing daar verhinderden. Het zicht bedroeg ongeveer 100 à 200 meter. Het laatste radiocontact met het vliegtuig was een routinebericht geweest nadat het koers naar Valley had gezet. Hierna werd niets meer vernomen en het duurde verscheidene dagen voordat het Valley Bergreddingsteam de plaats van het ongeluk had bepaald.

Op het moment van het ongeluk was het vliegtuig nog geen drie maanden oud. Het was gefabriceerd door de Douglasfabrieken in Long Beach, California, op 23 augustus 1944 en het werd op de 30e van die maand aan de luchtmacht overgedra-

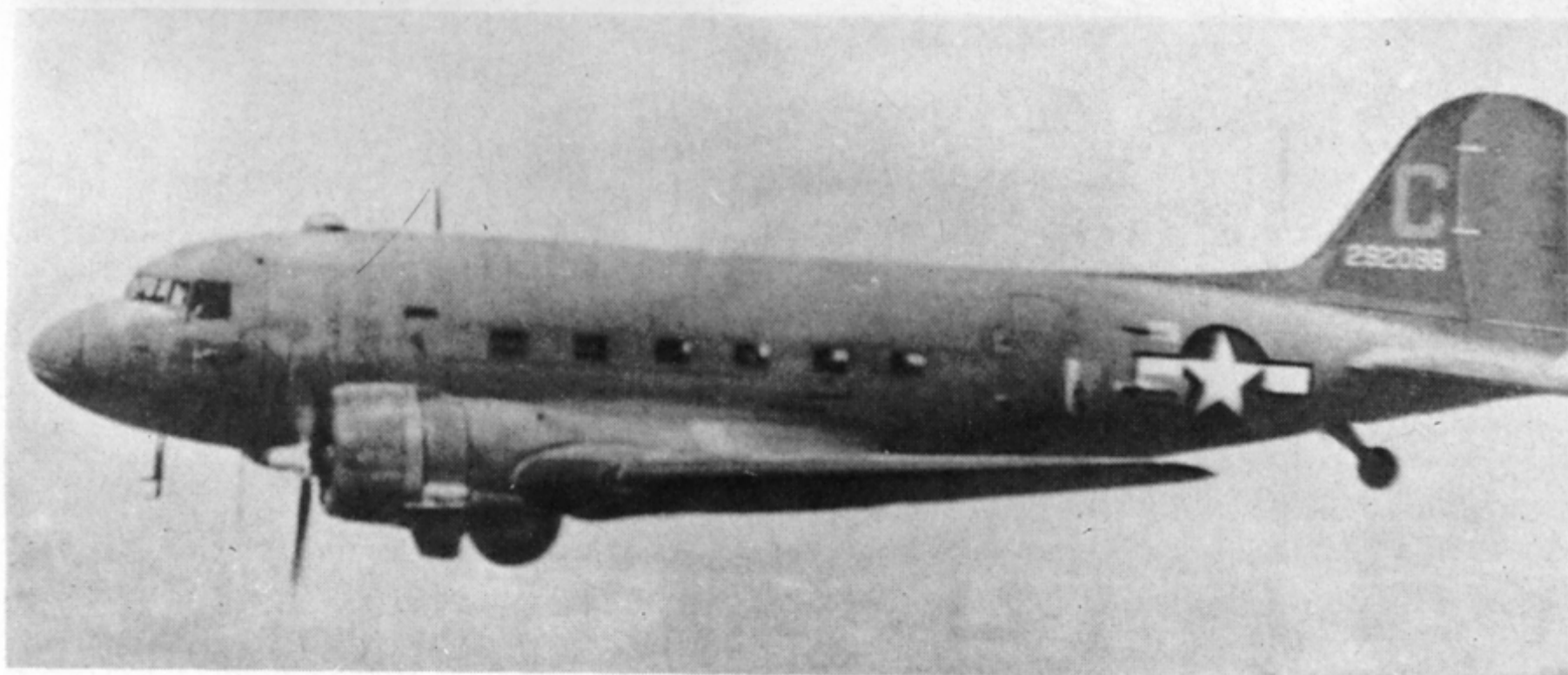
Boven: Het staartstuk van de C-47 nadat het meer dan 29 jaar in het Llyn Dylin meer gelegen heeft. Het nummer is duidelijk te zien op de staartvin. (D. J. Smith)

Onder: C-47 'Skytrain' (Dakota) van de Amerikaanse luchtmacht.

gen. Vervolgens werd het naar Europa verscheept en daar ingedeeld bij het 8e Luchtmachtkorps. Tijdens die korte periode moet het serienummer met de gele verf op het staartstuk zijn aangebracht. Op sommige plaatsen was door de gele verf echter het oorspronkelijke rode fabricage-nummer zichtbaar. Volgens de officiële dossiers had het vliegtuig geen bijnaam, maar op de naam werd het 'Zandzak' embleem geschilderd hetgeen waarschijnlijk een onofficieel squadron-embleem was.

Llyn Dylin ligt in een donker dal en volgens de overlevering zouden er nooit vogels over het meer vliegen. Of dat waar is of niet valt niet te zeggen, maar er hangt inderdaad een dreigende atmosfeer, in het bijzonder wanneer de rotsen die het meer aan drie kanten omringen gedeeltelijk in de mist schuil gaan. Vier andere vliegtuigen ondergingen hetzelfde lot op een breedte van nog geen kilometer. Een van de vliegtuigen is een Whitley V BV 232 die op 25 september 1942 verdween tijdens een nachtvlucht. Een opsporingsvliegtuig ontdekte de vermiste Whitley op 27 september terwijl een reddingsteam de plaats van het ongeluk een dag later bereikte; er waren geen overlevenden. De motoren, het staartstuk en de romp van het vliegtuig met de bomluiken waren de grootste stukken die gevonden werden, het hele gebied was echter bedekt met wrakstukken. Bovenop de rotsen liggen wat restanten van een Anson N5371 die waarschijnlijk, slechts licht beschadigd, vanaf de rand in het meer is gegooid, omdat er aan berging niet te denken viel. Het feit dat er slechts een paar brokstukken lagen doet het vermoeden rijzen dat een Willington, waarschijnlijk van No 30 OTU uit Hixton, hetzelfde lot onderging. Verder naar het oosten ligt een andere Anson, MG804, die op 12 juli 1944 neerstortte en waarbij niemand omkwam. Dit vliegtuig moet vrij gaaf geweest zijn want de dag na het ongeluk was het vliegtuig op de berghelling te zien vanaf Conway Valley. 6 kilometer verderop; nu is het echter helemaal gesloopt terwijl de motoren verdwenen zijn.

Eigenlijk is het hele massief van Carnedd Range een groot vliegtuigkerkhof omdat er 24 vliegtuigen in totaal zijn neergestort sinds het uitbreken van de oorlog. Potentiële wrakkenjagers moeten wij echter waarschuwen dat dit gebied erg afgelegen en ontoegankelijk is en vaak geteisterd wordt door zeer slecht weer.





De Engelse Regering in Oorlogstijd

Een van de best bewaarde geheimen van de Tweede Wereldoorlog was het bestaan en de plaats van het zenuwcentrum van de Engelsen – de ondergrondse regeringsverblijven.

In de loop van 1936 werden de plannen ervoor gemaakt door het departement van Defensie, terwijl het departement van Financiën £ 500 ter beschikking stelde om met het project te starten. Twee mannen werden met de operatie belast, majoor Hollis van de Koninklijke Marine en Lawrence Burgis, een burgerambtenaar.

De plaats van het complex moest in het centrum liggen tussen Downing Street, het Parlements-huis, Buckingham Palace en het ministerie van Buitenlandse Zaken en tenslotte werd besloten om de kelders van het Ministerie van Onderwijs aan de Storey's Gate te gebruiken, waar nu het Centraal Bureau voor de Statistiek is gevestigd. Het was ook gemakkelijk omdat het ministerie van Openbare Werken kantoren in het gebouw had en zij moesten nu eenmaal ook op de hoogte van de bouw zijn. Een hoge functionaris van dit ministerie werd in vertrouwen genomen samen met Hollis, Burgis en nog een andere ambtenaar, George Rance.

George Rance bewees handig en ondernemend te zijn in het 'ritselen' van meubilair en inventaris uit regeringsvoorraden bestemd voor de geheime bouw. Hij liet speciale sloten maken op de deuren waarvan hij alleen de sleutels had.

Geheime dossiers en documenten vonden hun weg naar de kelders door de simpele adressering

't.a.v. Mr. Rance, Ministerie van Openbare Werken, Whitehall'. Meer geld werd ter beschikking gesteld voor stalen deuren en een luchtverversingssysteem dat uitgeschakeld kon worden bij gasaanvallen. Om geen achterdocht te wekken werden de uitgangen van deze afvoerleidingen naar een ander gebouw gelegd, 800 meter verderop. De leidingen en de pijpen werden niet bekleed zodat er gemakkelijk snelle reparaties uitgevoerd zouden kunnen worden.

Het gehele keldercomplex van meer dan 24.000 vierkante meter met meer dan 150 kamers en slaapkamers, kantoren en vergaderzalen, werd versterkt met steunbalken hetgeen het complex op een groot fort deed lijken. Op het hoogtepunt van de oorlog werkten er meer dan 600 mensen.

Boven het gehele complex werd een bijna vijf meter dik betonnen dak gebouwd, versterkt met oude tramspoorstaven, bedoeld om een voltreffer van een 500-ponds bom te kunnen opvangen. Een gedeelte van dit dak kan men nu nog zien in het huidige gebouw van het C.B.S. in de Great George Street. Men had een eigen water- en stroomvoorziening. Er werd een pompinstallatie gebouwd wanneer de Thames buiten haar oevers mocht treden, terwijl ook alle deurdrempels zes inch verhoogd werden. Ook werd er een kantine met een eetzaal voor de Generale Staf ondergronds ingericht.

Verscheidene alarm- en sirenesystemen werden aangelegd om voor een aanval te waarschuwen, met een bepaald alarm dat betekende dat er een

Boven: De kaartenkamer in 1973. De coördinatie-officier zat aan het achterste gedeelte van de tafel. (IWM).

Rechts: De bunker van zandzakken die op de hoek van Great George Street stond. Een van de ingangen naar de ondergrondse verblijven is net niet te zien links op de foto. (IWM).



'directe bovengrondse aanval op het complex' ophanden was. Om op een dergelijke situatie voorbereid te zijn werd op de hoek van het gebouw een kleine bunker gebouwd terwijl een mitrailleur-nest werd gebouwd boven aan de trappen voor de ingang. Onder de grond lag een eenheid van de Koninklijke Mariniers en langs de muren stonden geweerrekken die gebruikt zouden moeten worden om het fort tot de laatste man te verdedigen. Winston Churchill had een revolver en een dolk in zijn bureau. Met het gehele project werd een begin gemaakt tijdens de gebeurtenissen in München in 1938.

Een dergelijke constructie kost veel tijd en de werkzaamheden duurden dan ook voort tijdens de Slag om Engeland.

Op het dak van het gebouw werden staketsels aangebracht om de parachutes van luchtmijnen op te vangen. De buitenmuren werden met zandzakken versterkt.

Op 15 augustus 1945 was de noodzaak voor een ondergrondse bescherming van de regering niet langer aanwezig. De ruimten werden verlaten en in gebruik genomen als opslagruimten – met uitzondering van zes vertrekken die bewaard zijn gebleven in hun oorspronkelijke staat, compleet met de overzichtskaarten en de documenten als herinnering aan de belangrijke rol die zij speelden in het verloop van de oorlog.

De telefoon

Vanuit een kleine kamer, net groot genoeg voor een stoel en een bureautje, waarvan de twee deuren gecamoufleerd waren als een toilet met een 'vrij/bezet' slot, werden de belangrijkste telefoongesprekken tussen Winston Churchill en president Roosevelt gevoerd.

Het zwarte telefoontoestel was een tweede toestel van het apparaat van de Eerste Minister in Downingstreet. Dit was aangesloten op de transatlantische lijn tussen de Londense Telefooncentrale en het gebouw van de Amerikaanse Telefoon- en Telegraafmaatschappij in Walker Street 47 in New York en leidde van daaruit rechtstreeks naar het Witte Huis.

Het codesysteem dat gebruikt werd heette Belle Telephone A3 (met als codenaam voor de Engel-



Boven: De slaapkamer van Winston Churchill met zijn bureau waar hij meestal zijn beroemde radiotoespraken voorbereidde. Let op de overzichtskaarten rechts achter de gordijnen. (IWM).



Boven: Een gewapende wacht staat voor de ingang van de ondergrondse regeringsverblijven.

Onder: Het gebouw van het Ministerie van Openbare Werken waaronder de ondergrondse regeringsverblijven gebouwd werden. (Areofilms Ltd.).





In oktober 1945 werden de dikke beschermingsmuren voor de ingang gesloopt.

sen X-Ray) en had meer dan 3.840 mogelijkheden.

Na de oorlog bleek uit buitgemaakte Duitse stukken dat de Duitse Post er in geslaagd was om deze gesprekken op te vangen en te decoderen vanaf een interceptie-station aan de Nederlandse kust. Zij hadden dit station in september 1941 gebouwd en luisterden alle gesprekken tussen Roosevelt en Churchill (die een groot vertrouwen in de code had) af, totdat het A3 systeem in 1944 vervangen werd door een ander. Een van de laatste afgeluisterde gesprekken in 1944 leverde de Duitsers het bewijs van de toenemende militaire activiteit in Engeland voor de invasie.

De klok aan de muur gaf de twee verschillende tijden in Washington en Londen aan, terwijl naast het telefoontoestel een kaartje met instructies hing met de zin 'Spreek op een normale toon direct in de microfoon'.

Wanneer er een telefoongesprek plaatsvond dan werd de hele gang voor het kamertje ontruimd zodat er geen kans bestond dat de Eerste Minister afgeluisterd zou kunnen worden. Volgens getuigen begon Winston Churchill nooit aan een dergelijk gesprek zonder een nieuwe sigaar die hij dan tijdens het gesprek oprookte.

Het regeringsverblijf

In deze volkomen geluiddichte kamer werden de kabinetsbijeenkomsten en de bijeenkomsten van de Chefs van Staven gehouden. Aan de met een groen laken bedekte, in het vierkant opgestelde tafel, waarop nu nog steeds de versleten vloei-blokken liggen, zaten 25 mensen. Winston Churchill zat in een iets grotere stoel voor een wereldkaart in het midden aan een van de kanten. Aan de linkerzijde van Churchill zat zijn plaatsvervangend Eerste Minister, Clement Atlee, terwijl aan zijn rechterzijde de Regeringssecretaris zat. In de hoek staat nog een telefoontoestel met het oorspronkelijke nummer 657.

De kaartenkamer

Dit was het belangrijkste zenuwcentrum van het hele complex. In het midden van de kamer stond een lange tafel met een rij gekleurde telefoontoestellen, bemand door een aantal regeringsfunctionarissen van de land- zee- en luchtmacht die informatie van hun eigen hoofdkwartieren ontvingen. De telefoontoestellen die rood, groen en zwart waren hadden controlelampjes in plaats van de rinkelende bellen en sommige waren voorzien van een stemvormer waarvan het controle-apparaat aan het eind van de tafel stond. Wanneer er gegevens binnenkwamen werden die doorgege-

ven aan een kolonel die aan het hoofd van de tafel zat. Van daaruit werden deze gegevens overgebracht op de talrijke kaarten en overzichten aan de muren. Elke centimeter van deze muren werd gebruikt voor kaarten en overzichten die bedekt waren met gekleurde kopselden om belangrijke punten, divisies, schepen, vliegtuigen en andere informatie aan te geven.

Een kaart waarop de Atlantische konvooien werden aangegeven werd zo intensief gebruikt dat die voortdurend vervangen moest worden. In deze kamer werd de voortgang in de Slag om Engeland, de overwinningen en de nederlagen, bijgehouden. Vanuit deze kamer werd een buizenpost onderhouden met de andere kantoren in het complex. Op de tafel van de kolonel stonden twee met leer beklede dozen, een zwarte met daarop 'De regering & het Ministerie van Defensie' en een rode met daarop 'De Koning'. Deze dozen werden iedere dag afgeleverd bij de Eerste Minister en bij het Buckingham Palace.

De Koning bezocht de kamer met de kaarten en de overzichten veelvuldig om de situatie in oogen-schouw te nemen.

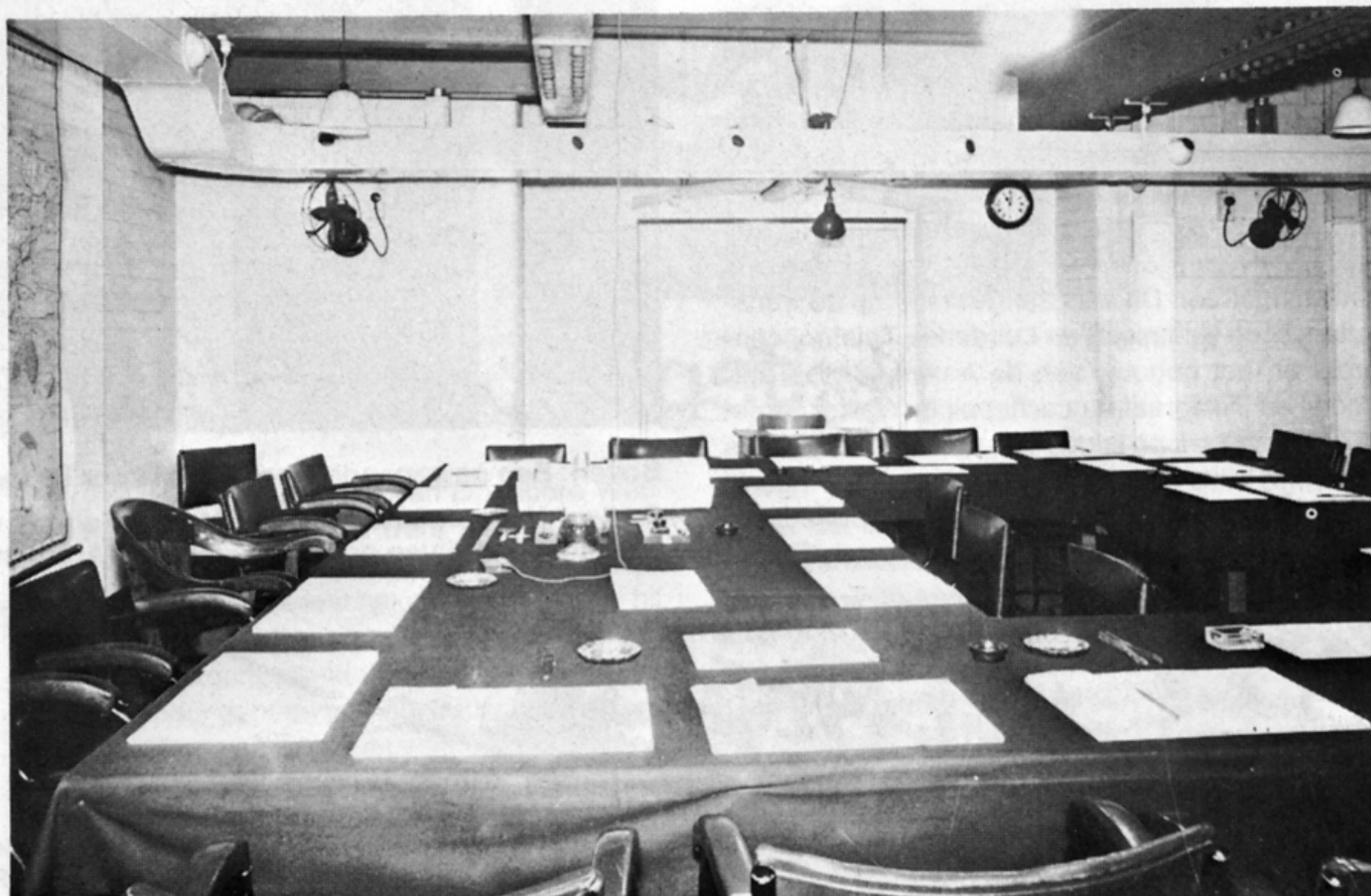
Het is interessant om te weten dat de informatie vanuit Rusland eerst door de Inlichtingendienst bekeken moesten worden alhoewel zij toch tot de Geallieerden behoorden.

De slaapkamer van Winston Churchill

Deze kamer deed dienst als slaapkamer en als

kantoor. Aan de ene kant van de kamer staat een eenpersoonsbed en een verplaatsbare wastafel – leidingwater was niet voorhanden. Aan de andere kant staat het mahoniehouten bureau van Churchill compleet met ongebruikte enveloppes, een pen, een kaarsenstandaard en een drukknop om zijn butler, zijn privé-secretaris of zijn privé-detective Thompson, op te roepen. Vanachter dit bureau hield Winston Churchill zijn beroemde radiotoespraken en er zit nog steeds een controlelampje 'UITZENDING' in zijn kamer. Zijn eerste toespraak hield hij op 19 mei 1940 – 'Grijp de wapenen en wees dapper', de tweede op 18 juni, 'Dit was hun mooiste uur'; en zijn derde voor de Fransen op 21 oktober en vervolgens op 9 februari 1941, 'Geef ons de werktuigen en wij zullen het karwei afmaken'.

Churchill gebruikte altijd memo's met speciale kleuren wanneer er dringende zaken afgehandeld moesten worden. Een geelkleurig memo betekende 'Rapport binnen een week'; een blauw memo betekende 'Rapport binnen drie dagen' en een roze memo met grote letters: 'Vandaag nog actie'. Aan de muren hangen kaarten – met misschien de meest geheime kaarten uit de hele wereldoorlog – die in verschillende kleuren laten zien, van geel tot zwart, wat de meest aannemelijke invasiegebieden van de Duitsers zouden kunnen zijn. Deze kaarten werden aan het gezicht onttrokken door een gordijn dat de Eerste Minister dicht kon trekken wanneer hij dat nodig achtte.



Boven: De ondergrondse conferentiezaal anno nu. Winston Churchill zat in de grote stoel links op de foto.

Onder: De ondergrondse gang achter de ingang anno nu. (IWM).



Hier gebeurde het

Oradour sur Glane

Zaterdag 10 juni 1944

Voor D-Day had de Franse Maquis veel sabotage-aanvallen uitgevoerd om wegen en spoorwegen op te blazen, teneinde het verbindingsnet te ontwrichten. Deze aanvallen werden opgevoerd in de uren voorafgaand aan de landing door een bericht van de BBC aan de afwachende Maquis, een bericht dat in code werd gegeven door het voorlezen van twee regels van een gedicht van Verlaine.

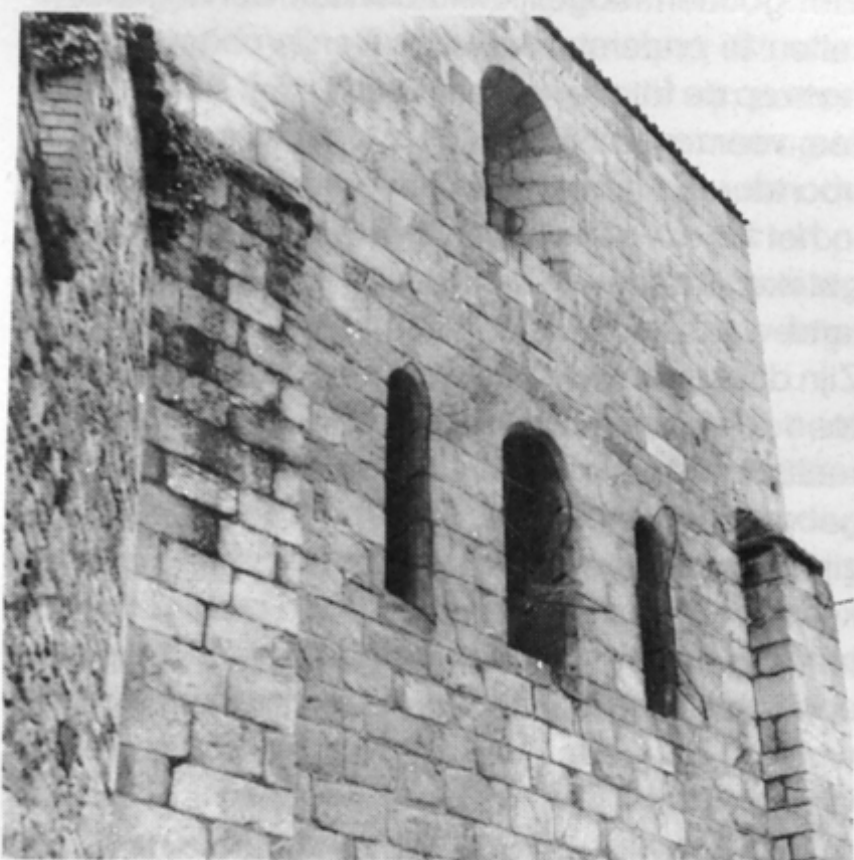
Na de landing stuurde von Rundstedt, de Duitse commandant, verschillende versterkingen om zijn verdediging te ondersteunen. De IIe SS Tankdivisie 'Das Reich' bereikte het gebied rondom Limoges op 6 juni.

22 Kilometer ten noordwesten van Limoges ligt Oradour sur Glane. Het was een drukke dag in het dorp op zaterdag 10 juni. Behalve dat door de vele vluchtelingen het inwoneraantal aanzienlijk gegroeid was, waren er veel bezoekers, het was immers zaterdag, uit Limoges en de omringende dorpen gekomen. Oradour is een typisch Frans dorpje met grijze, stenen huisjes en veel nauwe straatjes.

Om 14.15 uur arriveerde er een groot konvooi SS-troepen, in camouflage-kleding, dat het dorp binnenreed en zich op twee plaatsen opstelde. De Duitse commandant heette Heinz Lammerding. Even later kondigde de dorpsomroeper aan dat de hele bevolking zich op het dorpsplein moest verzamelen met hun identiteitspapieren. Het hele dorp werd uitgekamd of iedereen wel aanwezig was. De 191 schoolkinderen moesten naar de kerk, samen met alle vrouwen en een groep jongere kinderen, in totaal 400 personen. Een jongetje, Roger Godfrin, acht jaar oud, slaagde erin om naar de omliggende bossen te ontsnappen.

De Duitse commandant vertelde dat zij wapens van de Maquis zochten en de mannen werden in zes groepen in verschillende schuren opgesloten. Elke groep werd bewaakt door een aantal soldaten met machinegeweren. Vijf minuten nadat zij daar opgesloten waren weerklonk er op het dorpsplein een schot dat het sein betekende voor de soldaten om het vuur te openen op de

Mevrouw Rouffanche ontsnapte door het middelste raam van de kerk. Het verbogen traliewerk is nog steeds de stille getuige.



Het dorpje Oradour sur Glane anno nu.

hulpeloze gevangenen. Nadat zij hun slachting beëindigd hadden, maakten zij hun 'werk' af door tussen de doden naar overlevenden te zoeken en die dood te schieten. De soldaten bedekten de lichamen met stro en hout en staken de gebouwen in brand. Slechts een handvol dorpsbewoners die tussen de lichamen van hun dode landgenoten lagen, slaagde erin te ontsnappen.

Om 16.00 uur kwamen de soldaten de kerk binnen met een kist met explosieven en lonten. Deze werden aangestoken en de soldaten trokken zich terug. De kist ontplofte en verspreidde een verstikkende rook. De vrouwen die aan de rook trachtten te ontsnappen door de deur van de kapel naar het kerkhof, werden neergeschoten. Een vrouw, mevrouw Rouffanche, slaagde erin zich achter het altaar te verstoppen (zie foto). Hier vond zij een trapladder en slaagde erin om via die trap door het kapotte, middelste raam te ontsnappen. Een vrouw en een kind die hetzelfde probeerden, werden neergeschoten.

Nadat de Duitsers de andere huizen in brand hadden gestoken verlieten zij het dorp.

Later gaven de Duitsers een verklaring uit dat Oradour sur Glane door militaire operaties vernietigd was.

Het dorp is bewaard gebleven als een herdenkingsteken voor de honderden slachtoffers. Een nieuw Oradour sur Glane is een eind verderop langs de weg weer opgebouwd. Borden geven de plaatsen aan van de 6 gebouwen waar de mannen werden geëxecuteerd. De kerk staat er nog steeds. Het raam waardoor mevrouw Rouffanche ontsnapte ligt drie meter boven de grond. De straten zijn verlaten, de tramrails overwoekerd, in de plaatselijke garage staan nog steeds de uitgebrande auto's.

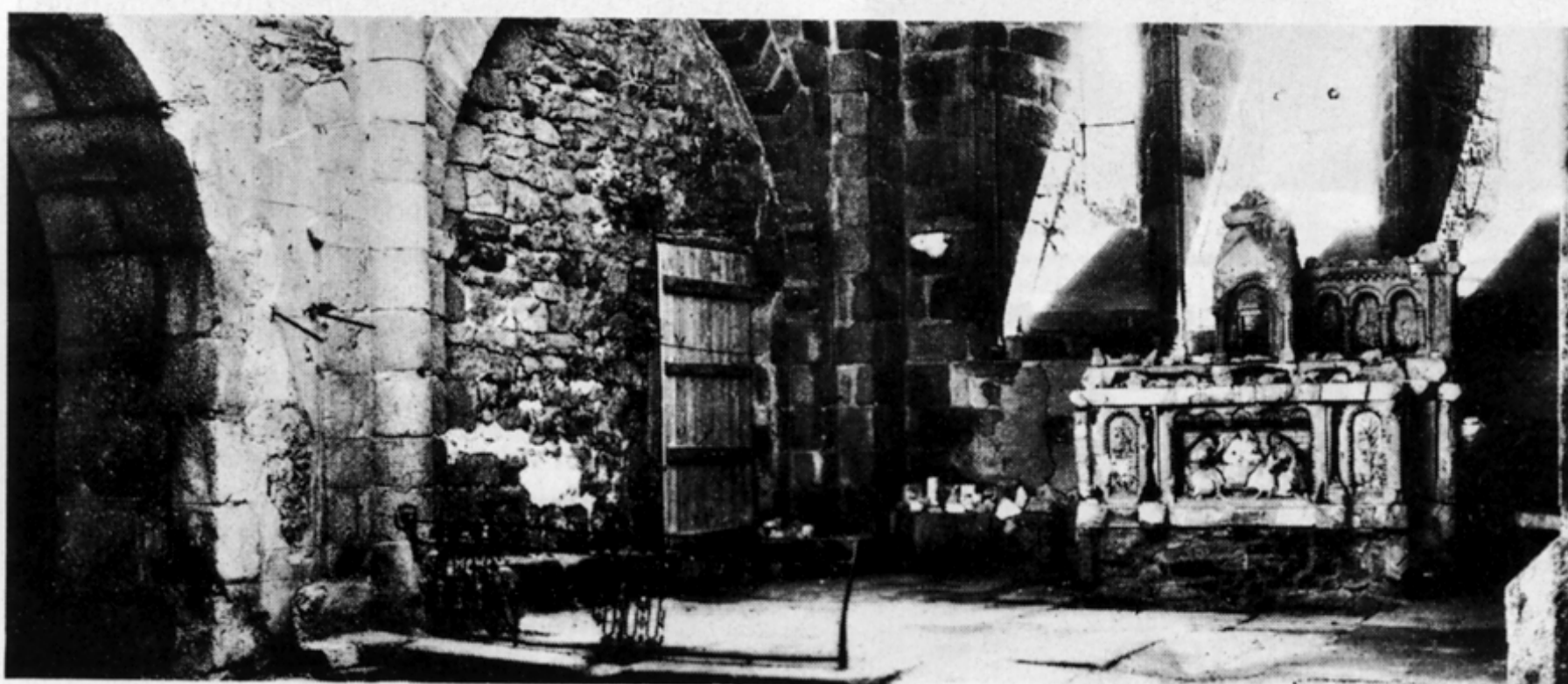


Boven: De garage vol met uitgebrande auto's.



Boven: Een van de gebouwen waarin een groep dorpsbewoners doodgeschoten werd.

Onder: De kerk waarin 400 vrouwen en kinderen gefusilleerd werden.





**'40~'45
TOEN & NU**

Grote Namen

James Stewart Piloot van een Liberator

door H. Holmes, bewerkt door J. C. Scutts

7 Januari 1944. Met nog slechts vijf maanden tot aan de invasie in Europa, gaan de Geallieerde Luchtstrijdkrachten door met hun aanvallen op het fort Europa van Hitler. Met de dag worden grotere eenheden Vliegende Forten en Liberators door het 8e Amerikaanse Luchtleger naar doelen in Frankrijk en Duitsland gestuurd. Op die januaridag verzamelden zich 500 B-17's en B-24's boven Oost-Engeland voor een aanval op Ludwigshafen en zetten koers naar Frankfurt waar zij zouden afzwelken in de richting van hun doel. Als commandant van 48 Liberators van de 445e Bommenwerpersgroep in die formatie, fungeerde kapitein James Maitland Stewart, de filmster die zijn filmcarrière voor de duur van de oorlog had opgegeven.

Met een Oscar voor zijn rol in de 'Philadelphia Story', was het voor James Stewart in het Amerika van 1940 niet eenvoudig om een militaire loopbaan te gaan volgen. Hij nam dienst op 21 maart 1941 bij de Luchtmacht en kreeg zijn basisopleiding in Moffett Field, California. Zijn Hollywoodse vrienden en collega's konden eerst niet accepteren dat Stewart alles serieus meende en dachten dat hij wel een makkelijk baantje zou zoeken nadat

hij een gebaar gemaakt had door vrijwillig dienst te nemen. De man met de karakteristieke stem had echter andere plannen; hij had in het burgerleven al meer dan 200 vliegreuren en hij wilde dan ook alleen maar vliegen.

Op publiciteit beluste generaals zagen in Stewart een gouden mogelijkheid om hun wervingsactiviteiten te ondersteunen en velen probeerden met hem op de foto te komen. Stewart liet dat allemaal toe voorzover hij het toe moest laten terwijl hij voortdurend benadrukte dat hij in de eerste plaats in het leger was om zijn werk te doen waarvoor hij getekend had — te vechten en te vliegen voor zijn land.

Zijn doorzettingsvermogen werd tenslotte beloond toen de commandant van Moffett Field zich realiseerde wat de ster wilde. Stewart was er zo op gebrand om meer vliegervaring op te doen dat hij zijn weekendverlof eraan opofferde en op eigen kosten vlieglessen nam. Op deze manier maakte hij nog eens 100 vliegreuren, maar het militaire apparaat besloot dat Stewart nog harder moest werken dan een nieuwe recruit zonder enige vliegervaring.

Uiteindelijk kwam Stewart voor de examencommissie en slaagde voor zijn brevet. Eind januari 1942 kreeg hij na enige vertraging zijn aanstelling, een hernieuwd verzoek om een gevechtstaak te krijgen werd afgewezen; de Luchtmacht wenste een veilige standplaats voor zulke mannen. Hij werd overgeplaatst naar Kirtland Fields, New Mexico, voor een training van 6 maanden.

Stewart diende verschillende verzoeken in tot overplaatsing en werd uiteindelijk overgeplaatst naar Hobbs Field, ook in New Mexico, om een cursus voor zware bommenwerpers te volgen. Toen hij deze cursus met succes had gevolgd leek een echte gevechtstaak binnen het bereik van de mogelijkheden, het mocht echter niet zo zijn. Stewart werd overgeplaatst naar het 2e Luchtmacht Hoofdkwartier in Salt Lake City waar hij als instructeur bij de B-17's bij het basispersoneel werd ingedeeld.

De geestdodende routine van het lesgeven duurde tot 1943 toen een incident de bekwaamheid en vaardigheid van Stewart benadrukte. Tijdens een nachtvlucht nam een jonge onervaren navigator zijn plaats in toen Stewart zijn vliegersstoel verliet om apparatuur in de neus van het toestel te gaan controleren. Na een paar minuten explodeerde motor nummer 1 van de bommenwerper waardoor een aantal brokstukken de romp van het vliegtuig doorboorde. De leerling-piloot werd door een stuk geraakt en in plaats van de brandblusinstallatie in werking te stellen bleef de radeloze navigator doodstil in zijn stoel zitten. Stewart rende terug naar de cock-pit en gaf de jongen opdracht op te staan, deze was echter zo bang dat Stewart hem uit zijn stoel moest sleuren. Nadat hij de blusinstallatie in werking had gesteld waardoor de beginnende brand gedoofd werd, bracht Stewart de bommenwerper op drie motoren ongeschonden weer terug naar de basis.

In die tijd had de 445e Bombardementsgroep in Sioux City een Officier Operaties nodig voor haar 703e Squadron en Stewart was erg blij dat hij die baan kreeg, temeer daar dit squadron elk moment naar Europa zou kunnen gaan. Het was James Stewart gelukt. Na drie weken werd hij squadroncommandant van het 703e. Voor zijn eenheid echter naar Engeland vertrok, maakte Stewart nog een incident mee terwijl hij een Liberator boven Iowa vloog:

'Midden in een onweersbui en bliksemflitsen zette ik door het slechte weer en een verkeerde calculatie mijnerzijds de arme kist met een snelheid van 120 mijl per uur nogal fors aan de grond. Het nieuws dat afbrak werd nooit teruggevonden en al hotsend en stotend kreeg ik het toestel uiteindelijk tot stilstand.'

Het 445e werd in Engeland in Tibenham, Norfolk, gestationeerd, en bestond uit vier squadrons, namelijk het 700e, 701e, 702e en het 703e, met B-24's Liberators.

De formatie werd op de 7e januari boven België door de Duitse Luchtmacht aangevallen, waarna het luchtafweergeschut de verdediging overnam. Op de aanlegroute boven het doel voerde elke groep haar eigen aanval uit en Stewart waarschuwde zijn bommenrichter. Toen de bomluiken opengingen ontplofte er een granaat vlak onder het toestel en slingerde het toestel opzij. Stewart corrigeerde deze beweging en voerde zijn aanval uit, maar toen zijn groep omdraaide om terug te vliegen vroeg zijn navigator de positie van de voorhoede van de formatie, het 389e uit Hethel op. Stewart bemerkte dat zij op een koers vlogen die hen over Noord-Frankrijk en de daar aanwezige Duitse gevechtsbasis voerde.

Kapitein Stewart moest beslissen of hij bij de hoofdmacht zou blijven of dat hij zich bij het 389e zou voegen, waar de vuurkracht van zijn groep hard nodig zou zijn; het was zijn eigen beslissing en niemand zou het hem kwalijk genomen hebben wanneer hij gebleven was waar hij was, maar Stewart besloot om de groep verspreide Liberators te ondersteunen.

Stewart gaf zijn eenheid opdracht zich te verzamelen en achter hem aan te vliegen in een poging

de bommenwerpers van Hethel te achterhalen. Hij probeerde hen via de radio te bereiken maar had geen succes. De twee groepen waren ongeveer 40 kilometer ten zuidwesten van Parijs toen de Duitse gevechtsvliegtuigen hen aanvielen. Granaaten spatten in de Liberators uiteen en het commandovliegtuig van het 389e was het eerste vliegtuig dat neerstortte. Het explodeerde, brak in tweeën en ging in vlammen op. Zeven andere B-24's van het 389e werden neergehaald voordat zij de Franse kustlijn achter zich konden laten, maar toen Stewart met zijn bommenwerpers in Tibenham landde bleek dat er geen enkele kist van het 445e verloren was gegaan. Naderhand schreef men het aan hem toe dat hij door zijn ondersteunende actie de totale vernietiging van het 389e had weten te voorkomen.

Het oude strijdpunt wat nu de beste Amerikaanse bommenwerper was, de B-17 of de B-24, is nog steeds niet opgelost maar James Stewart geeft zijn objectieve mening over dit punt: 'Ik herinner mij de B-24 zeer goed en ofschoon hij om de een of andere reden met een nogal twijfelachtige reputatie de oorlog uitkwam, denk ik dat de meeste mannen die deze kist vlogen dit vliegtuig toch in hun hart hebben gesloten.'

'In het gevecht was het toestel geen partij voor de B-17 wanneer er op een hoogte van 25.000 voet gevlogen werd, tussen de 12.000 en de 18.000 voet was het echter een bijzonder fijne machine.' In Engeland voerde James Stewart 20 gevechtsvluchten uit met het 8e Luchtmachtleger, kreeg diverse onderscheidingen en kreeg onder andere het Franse Croix de Guerre. Dat hij het 445e met succes heeft gecommandeerd moge blijken uit het feit dat er tijdens zijn persoonlijke acties nooit één man of één vliegtuig verloren ging.

Begin 1944 werd Stewart overgeplaatst naar het 453e en in 1945 keerde hij naar Amerika terug als

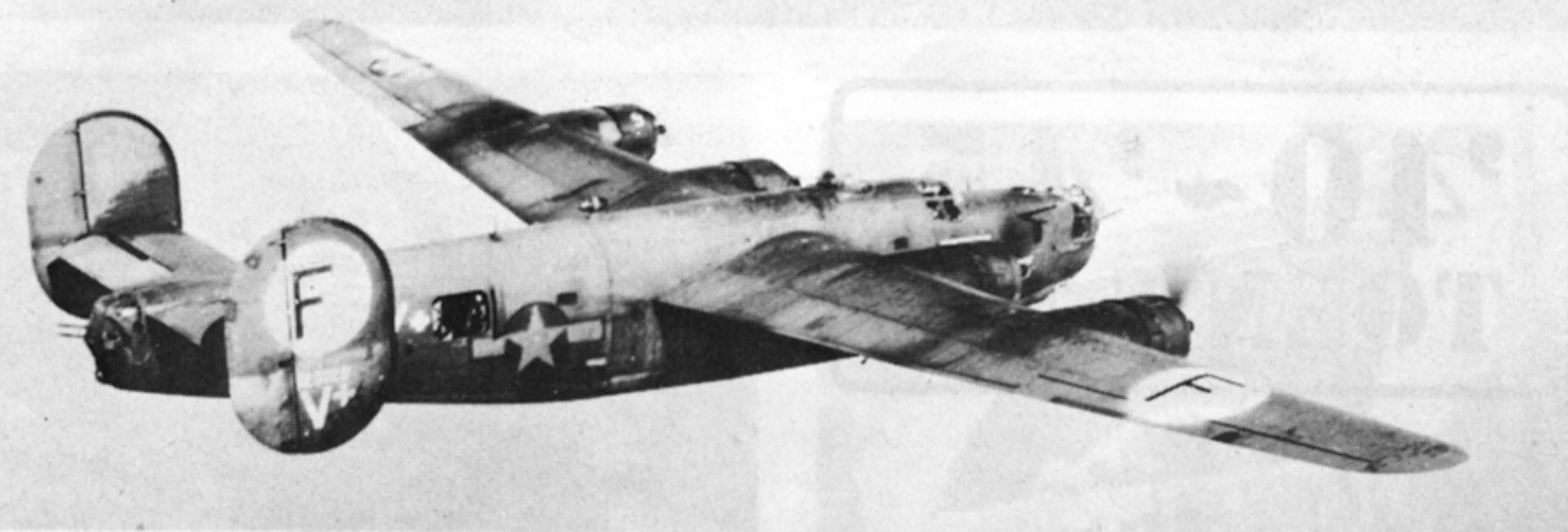


kolonel. Het is misschien een beetje ironisch dat hij tijdens zijn daar weer op volgende filmcarrière met films als 'The Spirit of St. Louis' en 'The Flight of the Phoenix', weinig of geen kans kreeg om achter de stuurknuppel plaats te nemen – de verzekeringspremies bleken te hoog!

Boven: Kolonel James Stewart ontvangt het Croix de Guerre van luitenant-generaal Martial Valin, chef-staf van de Franse Luchtmacht, wegens 'buitengewone verdiensten'. (USAF).

Onder: Een B-24 van de 445e Groep Bommenwerpers.

Onder: James Stewart ondervraagt hier een bemanning van zijn groep na een actie. (USAF).





**'40~'45
TOEN & NU**

De Joe Lindhorst verzameling

Niet ver van Chichester in Sussex ligt de plaats waar een verzameling militaire voertuigen staat waarmee ongeveer dertien jaar geleden werd begonnen door Joe Lindhorst, een vroegere camping-eigenaar.

In 1942 wilde Lindhorst voor het eerst een eigen militair voertuig hebben toen hij een Canadese legerjeep zag. Alhoewel het meer dan twintig jaar duurde bleef dit zijn ambitie die nu inmiddels is uitgroeid tot een verzameling van meer dan twintig voertuigen.

In het begin van de zestiger jaren begon hij met een jeep van een filmaatschappij die hij als tweede auto gebruikte. In die dagen was dat nog niet erg gebruikelijk en daarom besloot hij om zijn jeep in de wintermaanden in zijn oorspronkelijke staat terug te brengen.



Zijn speurtocht naar originele onderdelen en uitrustingsstukken leidde hem overal naar toe. Naderhand, in mei 1968, deed hij mee met nog twee andere voertuigen aan een wedstrijd van London naar Brighton. Dit bleek de kroon op het werk van Joe te zijn, want hij werd beloond met een 1e, een 2e en een 3e prijs. Toen Lord Montague de prijzen uitreikte nodigde hij Joe Lindhorst uit om een erewacht te vormen toen de stafauto van generaal Montgomery 'Old Faithful' in Beaulieu in het museum werd opgenomen. De belangstelling groeide en andere enthousiastelingen in de omgeving sloten zich bij Joe Lindhorst aan en zij restaureerden andere leger-voertuigen en vormden een uitgebreid 'leger'.

Boven: Het 'leger' van Joe Lindhorst ergens in Zuid-Engeland in 1973. (M. Emery).

Boven: Joe Lindhorst (tweede van links) met een paar leden van zijn groep bij een jeep.

's Avonds en in de weekeinden zijn er vaak meer dan tien helpers aan het restaureren, schilderen of lassen en nu kan Joe meer dan twaalf voertuigen tegelijk op een show of een bijeenkomst meebrengen.

Zijn team draagt het uniform van het 5e Amerikaanse Leger en wanneer zijn 'leger' in konvooi op de weg is, samen met M.P.'s op Harley-Davidson motoren kijken veel mensen met herinneringen aan de oorlogstijd naar hen om.



1



2

1 en 2. Een Dodge 4x4 Weapon Carrier voor en na restauratie.

3. Een peloton van Joe's 5e Amerikaanse Leger in een 6x4 GMC truck in 1973. (M. Emery).

4. Het 'leger' in actie. (M. Emery).

5. Een realistisch in scène gezette actie ergens in Sussex. (M. Emery).

6. Een bijna volledig gerestaureerde Stuart-tank nadert zijn voltooiing.



3



4. Boven. 5. Onder.



6. Boven.



Productie van Oorlogsfilms

De Slag om Engeland

Boven het Hyde Park in Londen ... zweefde een Spitfire. Door de enorme hoogte leek het vliegtuig te zweven en alhoewel het erg snel moest vliegen, leken de klassieke Spitfire contouren bijna te drijven.

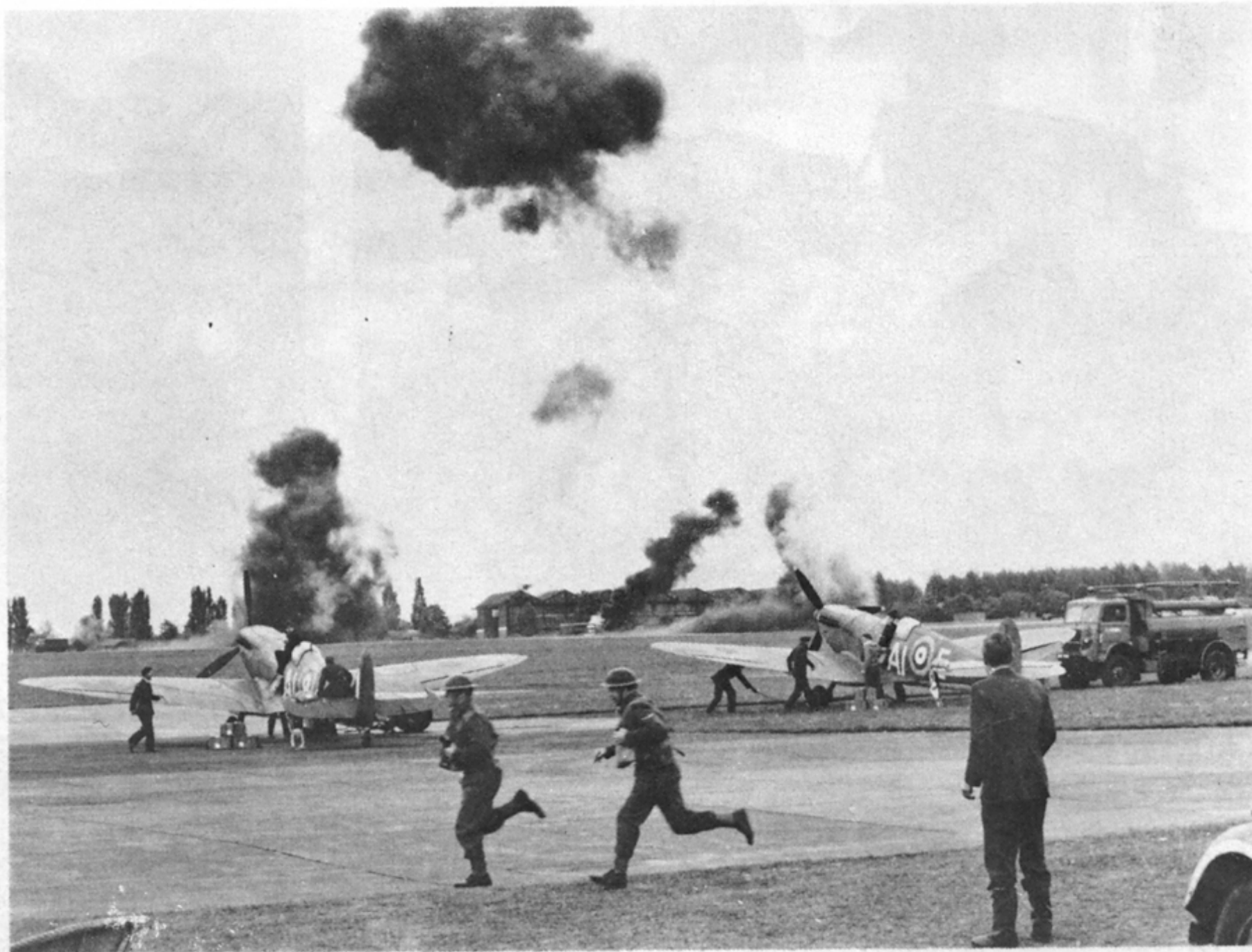
En dat was het begin. Dat gooide de lont in het kruitvat en deed een drie jaar lang dierend enthousiasme ontbranden, waarvan filmproducers Harry Saltzman en S. Benjamin Fisz hoopten dat het zou resulteren in een film die een eerlijk beeld zou geven van de oorspronkelijke gebeurtenissen: 'De Slag om Engeland'.

De Spitfire was aan het oefenen voor de parade voor de Koningin en met het geluid van de bekende Rolls-Merlin motor werd het idee geboren om een film te maken over de tijd toen Spitfires en Hurricanes met hun piloten de enige barricade vormden tussen Engeland en de Nazi-tirannie. Aangezien de producers een authentieke film wilden maken was de hulp van het Ministerie van Defensie en de Royal Air Force noodzakelijk. Zij hielpen waar dat kon en benaderden vroegere functionarissen van de Duitse Luftwaffe en de Bond van Duitse oorlogsvliegers – die ook bereid waren tot medewerking.

De film die drie jaar voorbereiding kostte om te groeien tot een multi-miljoenen werkelijkheid is gebaseerd op historische feiten en het boek 'The Narrow Margin' van Derek Wood en Derek Dempster, waaraan zes jaar naspeuringen voorafgegaan waren.

Directeur Guy Hamilton kon voor het eerst 'Actie' roepen op 10 maart 1968 in Spanje toen het filmen begon met de val van Duinkerken en de grote formaties Duitse vliegtuigen die daarbij betrokken waren. Deze vliegtuigen vormden samen met de Engelse Spitfires en Hurricanes de luchtvloot van Harry Saltzman die daarmee de op 34 landen na grootste luchtvloot bezat.

In totaal werden meer dan 6.000 verschillende opnamen gemonteerd die directeur Guy Hamilton in staat stelden om de spanning in de film te krijgen



North Weald, met de gecamoufleerde moderne verkeerstoren op de achtergrond waar enkele grote acties werden opgenomen.

die hij in beeld wilde brengen met betrekking tot de luchtgevechten.

Nadat de vijf filmploegen uit Spanje vertrokken, waar de meeste opnamen van de Duitse vliegtuigen gemaakt waren, werden de filmmakers met het probleem geconfronteerd hoe zij al deze Spaanse opnamen moesten integreren in de opnamen die in Engeland gemaakt werden.

Luitenant-Kolonel George Elliot, die door de R.A.F. aan de filmmaatschappij was uitgeleend, koos 10 geselecteerde R.A.F. piloten uit die als straaljagerpiloten omgeschoold moesten worden om de geheimen van de propellervliegtuigen onder de knie te krijgen. Zij moesten 'vechten' tegen een team uit Spanje dat onder bevel stond van commandant Don Pedro Santa Cruz en Amerikaanse piloten van het Luchtvaartmuseum uit Texas die in Messerschmitt 109's vlogen die speciaal voor de film vervaardigd waren.

De aankomst van deze Messerschmitts via de beruchte route naar Engeland boven de witte rotsen van Dover was een imposante gebeurtenis en riep angstige herinneringen op bij hen die ze zagen aankomen.

Door de medewerking van het Ministerie van Defensie en de R.A.F. was op de vliegvelden van Duxford, North Weald, Debden, Northolt en Hawkinge weer het geluid hoorbaar van jankende vliegtuigmotoren en het staccato van machinegeweren hoog boven in de lucht.

Het verlaten Duxford vliegveld moest voor een gedeelte gereconstrueerd worden hetgeen £ 38.000 kostte terwijl er een bewaking met honden moest worden ingesteld om de vliegtuigen te beschermen. Die bescherming was nodig omdat in de weekeinden honderden kijklustigen de korenvelden rondom het vliegveld vertraptten om de vliegtuigen te kunnen zien.

De sterren uit de film ontspannen zich hier. Van links naar rechts: Edward Fox, Christopher Plummer, Robert Shaw en Ian McShane.



Technisch adviseurs voor 'De Slag om Engeland' waren luitenant-kolonel Bob Stanford Tuck, een van Englands bekendste jachtvliegers en generaal Adolf Galland, de vroegere commandant van de Duitse Luchtmacht. . . zij waren de grootste vrienden, maar eens waren zij elkaars grootste vijanden.

De vliegtuigen

Kapitein Hamish Mahaddie, die vele onderscheidingen had, werd benoemd tot hoofd van de Materieeldienst en hij reisde drie jaar lang de halve wereld rond voor de film.

Hij verzamelde uit elk land waar hij ze maar kon vinden, Spitfires, Hurricanes, Messerschmitts en Heinkels voor de wilde luchtgevechten voor de film.

Mahaddie vermoedt dat hij meer dan een miljoen gulden moet hebben uitgegeven voor vliegtuigen en vliegtuigonderdelen.

De Kopieën

En weer stonden er Spitfires en Hurricanes kris-kras over de vliegvelden. En pas wanneer je er werkelijk een aanraakte dan realiseerde je jezelf dat gecamoufleerd glasvezel de tere bekleding van de vliegtuigen uit 1940 had vervangen. Een groot compliment voor de werkers achter de schermen van 'De Slag om Engeland' is hier toch wel op zijn plaats want het maken van de namaakvliegtuigen was slechts een klein gedeelte van de werkzaamheden in de Pinewood filmstudio's.

Meer dan 100 originele vliegklare toestellen uit die tijd, Spitfires, Hurricanes, Heinkels, Messerschmitts en Stuka's werden in een periode van drie jaar uit heel de wereld bij elkaar gezocht. Ondanks al deze activiteiten was dit aantal nog steeds niet voldoende om directeur Guy Hamilton in staat te stellen 'De Slag om Engeland' weer zo in beeld te brengen als hij dat wilde met zijn Panavision camera's.

Drie tenten van 40 x 25 meter herbergden de vliegtuigfabrieken van Pinewood. Van de assemblage-lijn rolden de vliegtuigen alsof het een oorlogsproductie gold.

Daar – en in andere werkplaatsen als de schilder-afdeling en de metaalafdeling – was men voortdurend bezig om de dummies van de vliegtuigen te bouwen die gebruikt werden als achtergrond op de vliegvelden waar 'De Slag om Engeland' gestreden werd. Het waren tevens de modellen die gebruikt werden voor de opnamen van explode-

Onder: Christopher Plummer, en Susannah York tijdens een pauze tussen de opnames.

Rechts: Het atelier in Pinewood waar de replica's van fiberglas werden gebouwd.



Producer Harry Saltzman staat hier voor de CASA 2. 111-Ds van de Spaanse Luchtmacht, originele Heinkel He 111's op het vliegveld Tablada in Spanje.

rende en brandende vliegtuigen wanneer de Messerschmitts over de bedreigde vliegvelden scheerden.

Een van de fraaiste scheppingen van chef-constructeur Ken Softly en zijn mannen is ongetwijfeld de bouw van een Heinkel III geweest. Het vliegtuig woog zes ton en was een getrouwe kopie tot in de kleinste details van het origineel.

De metaalafdeling verzorgde niet alleen de grote onderdelen als propellers en landingsgestellen maar maakte ook kopieën van wapens, kanonnen en bommen.

Wanneer de vliegtuigen afgebouwd waren, werden zij gedemonteerd om op speciaal voor dit doel gemaakte trailers naar de verschillende vliegvelden vervoerd te worden.

Het filmen

Het eerste probleem was om opnamen in de lucht in kleur te maken van de luchtgevechten tijdens de 'Slag om Engeland' die de meest opwindende en realistische opnamen aller tijden moesten worden. Een B25 Mitchell bommenwerper van het type dat tijdens de Tweede Wereldoorlog in Europa gebruikt werd, werd voor dit doel door de filmploeg in de lucht gebruikt om de dodelijke ontmoetingen van de Hurricanes, Spitfires, Messerschmitts en Heinkels te verfilmen.

Opnamen vanuit de lucht en opnamen vanaf de grond – het doel was om zo authentiek mogelijk de spanningen uit die tijd te verfilmen. Om dat te bewerkstelligen werd de bommenwerper verbouwd door Robert E. Weimer van de 'Flying W Products' en Frank A. Hill van de 'Hill Air Company', beiden uit Florida in Amerika. Voor de technisch geïnteresseerden:

1. De normale neus werd vervangen door een halfronde koepel van optisch Plexiglas waardoor de camera's in staat waren een hoek van meer

dan 210 graden te bestrijken – zonder beeldvervalsing.

2. In de staart van het vliegtuig werd de geschuts-koepel vervangen door een camera-opstelling.

3. Er werden doorzichtige panelen gemonteerd op de plaats van de middelste boordwapens, links en rechts van het vliegtuig.

4. In het bommenmagazijn werd een uitschuifbare arm gemonteerd met een op afstand bedienbare camera – die kon 360 graden bestrijken.

5. De geschutskoepel boven op het vliegtuig werd vervangen door een grote koepel van waaruit de regisseur alles kon regelen. Hij stond in radiocontact met alle vliegtuigen en camera's en door middel van een gesloten T.V.-circuit had hij een overzicht van alles wat er gebeurde.

Piloot en eigenaar van het vliegtuig is de in Engeland geboren ex-R.A.F.-piloot John R. Hawke, president-directeur van de Euramercair, Fort Lauderdale, Florida.

Het kostte hem 22 vliegreizen om de B25 naar Engeland te vliegen.

De vluchten

Luitenant-kolonel George Elliott hielp de spectaculaire scènes in de lucht in beeld te brengen. Hij leidde R.A.F.-piloten om de Spitfires en Hurricanes uit 1940 te vliegen.

Elke Spitfire en Hurricane die nog kon vliegen was vanuit heel de wereld naar de vliegvelden van Duxford, North Weald, Hawkinge en Debden overgebracht. Er was echter niemand die ze kon vliegen.

Straaljagerpiloten waren niet in staat om deze propellervliegtuigen te besturen. Ze moesten omgeschoold worden.



NUMMER 2: DE SLAG OM ARNHEM



EEN ALLEDAAGS BEELD IN ARNHEM



DE 'STILLE GETUIGEN' NA DE SLAG OM ARNHEM